Omaggio dell'
Estratto dalla *Rivista Marittima*, giugno - ottobre 1892

EMILIO PRASCA
CAPITANO DI CORVETTA

LA

MARINA DA GUERRA DI CASA SAVOIA

DALLE SUE ORIGINI IN POI

NOTIZIE STORICHE

ROMA
FORZANI E C., TIPOGRAFI DEL SENATO

1892

Estratto dalla *Rivista Marittima,* giugno - ottobre 1892

EMILIO PRASCA
CAPITANO DI CORVETTA

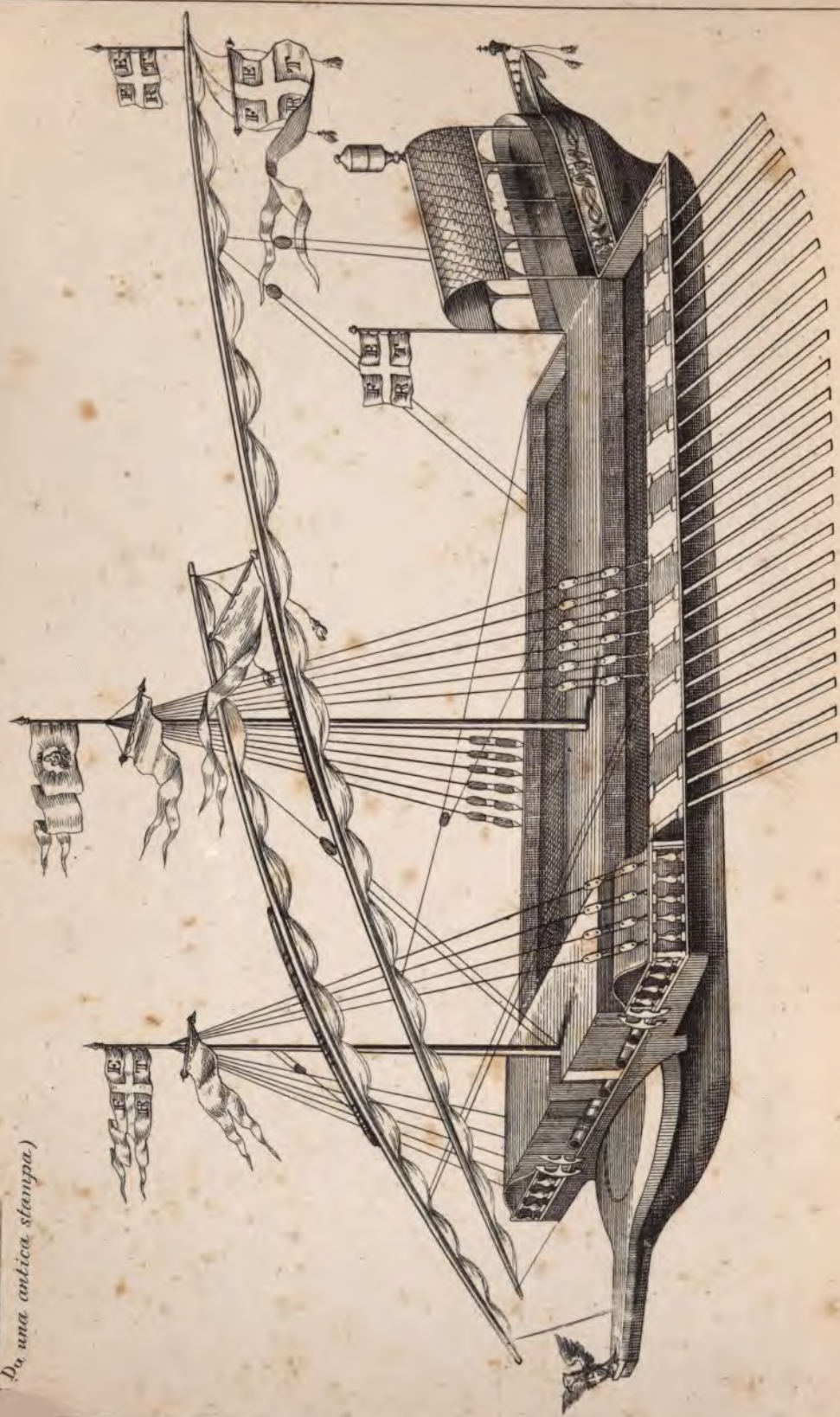
LA
MARINA DA GUERRA DI CASA SAVOIA
DALLE SUE ORIGINI IN POI

NOTIZIE STORICHE

ROMA
FORZANI E C., TIPOGRAFI DEL SENATO

1892

GALERA SABAUDA

(Da una antica stampa)

I.

LE GALERE.

(1200-1762).

Assai divulgata è l'erronea credenza che gli antichi principi della stirpe Sabauda poco o nessuno amore abbiano portato alle cose navali.

Per verità la situazione geografica dei loro Stati non fu mai molto propizia a grandi imprese sul mare. D'altra parte è pur vero che, a motivo delle frequenti e prolungate guerre terrestri nelle quali si compendia tanta parte della loro storia gloriosa, non tutti quei principi ebbero egualmente agio di dedicare assidue cure e sopratutto sufficiente danaro alle instituzioni marittime.

Casa Savoia può, ciò non ostante, vantare anche sotto questo aspetto, antiche ed onorevolissime tradizioni di famiglia. [1]

---

[1] Una attendibile e completa storia particolare della marina Sabauda nei secoli anteriori all'attuale non venne finora pubblicata da alcuno. Molto scarse e disseminate sono inoltre le notizie di tale marina che si ritrovano così negli Archivi di Stato come nei libri di Storia generale. Può quindi essere a noi concessa la speranza che questo nostro studio abbia quandochessia a tornare di qualche utilità per chi intenda di proposito occuparsi della materia. Ecco, comunque, l'elenco delle fonti principali a cui abbiamo ricorso e che citiamo una volta per sempre affine di non citarle, come dovremmo, ad ogni pagina:

Documenti originali esistenti negli Archivi generali del Regno a Torino e particolarmente in quelli della sezione Guerra; PIETRO GIOFFREDO, *Storia delle Alpi Marittime* (in *Monumenta historiae patriae edita iussu regi Ca-*

Le vecchie cronache savoine ricordano come fino dal secolo XII, cioè da oltre un secolo prima che, mediante la Contea di Nizza datasi ad Amedeo VII, il Conte Rosso, nell'anno 1388, i dominî Sabaudi giungessero ad avere diretta comunicazione col mare, già navigassero e combattessero sul lago di Ginevra e sul fiume Rodano poderose navi da guerra appartenenti ai successori di Umberto dalle Bianche Mani.

Per ordine di Amedeo V, il Grande, e per opera di uomini di mare genovesi, assoldati da quell'illustre principe, venne nel-

---

roli Alberti, Scriptorum, tomus II) - LUIGI CIBRARIO, *Origine e progresso delle istituzioni della Monarchia di Savoia* - CIBRARIO LUIGI, *Storia della Monarchia di Savoia* - ERCOLE RICOTTI, *Storia della Monarchia piemontese* - S. GUICHENON, *Histoire généalogique de la Maison de Savoie* - A. DE SALUCES, *Histoire militaire du Piémont* - F. A. PINELLI, *Storia militare del Piemonte in continuazione di quella del Saluzzo* - PIETRO DATTA, *Spedizione in Oriente di Amedeo IV, Conte di Savoia provata con inediti documenti* - Barone CLARETTA, *Dell'Ordine Mauriziano nel primo secolo della sua ricostituzione* - AVV. D. PERRERO, *La prima carovana dei Cavalieri mauriziani* (in *Curiosità e ricerche di Storia subalpina,* puntata 23) - B. CLARETTA, *Storia del regno di Carlo Emanuele II* - D. CARUTTI, *Storia del regno di Vittorio Amedeo II* - Abate STELLARDI, *Il regno di Vittorio Amedeo II di Savoia dal 1713 al 1719* - I. LA LUMIA, *La Sicilia sotto Vittorio Amedeo II* - D. CARUTTI, *Storia del regno di Carlo Emanuele III* - P. MARTINI, *Storia delle invasioni degli Arabi e delle piraterie dei Barbareschi in Sardegna* - C. RANDACCIO, *Le marinerie militari italiane nei tempi moderni (1750-1860)* - Idem, *Storia navale universale antica e moderna* - MICHELINI, *Storia della marina militare del cessato regno di Sardegna dal 1814 alla metà di marzo 1861* - Padre maestro ALBERTO GUGLIELMOTTI, *Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto* - Idem, *La squadra permanente della marina romana* - Idem, *Gli ultimi fatti della squadra romana da Corfù all'Egitto* - O. TROUDE, *Batailles navales de la France* - A. V. VECCHI, *Storia generale della Marina militare* - MORCHIO, *Il marinaro italiano* - JAMES, *The naval history of Great Britain* - JURIEN DE LA GRAVIÈRE, *Les derniers jours de la marine à rames* - Idem, *Guerres maritimes de la Republique et de l'Empire* - GUÉRIN, *Histoire maritime de la France* - CASALIS, *Dizionario geografico, storico, statistico, commerciale degli Stati Sardi* - *Lettere di Onorato Caetani, Capitan generale della fanteria pontificia nella battaglia di Lepanto,* pubblicate da G. B. CARINCI - G. BOGLIETTI, *D. Giovanni d'Austria a Lepanto* (in *Nuova Antologia,* fasc. 1° ottobre, 1887) - Idem, *D. Giovanni d'Austria e i suoi tempi* (in *Nuova Antologia,* 16 novembre 1888) - Barone A. MANNO e A. V. VECCHI, *Note istoriche sulla Marineria savoina* (in *Rivista Marittima,* fascic. marzo e aprile 1879) - L. CIBRARIO, *Opere minori* - FULVIO FONTANA *I pregi della Toscana nelle imprese più segnalate dei Cavalieri di Santo Stefano* - Commendatore POZZO, *Historia della sacra militare religione di san Giovanni Gerosolimitano* - DENINA, *Storia dell'Italia occidentale* - P. COLLETTA, *Storia del reame di Napoli dal 1734 al 1825* - L. BIANCHINI, *Storia delle finanze del regno di Napoli,* ecc.

l'anno 1287 costrutta a Villanova di Chillon una galera la quale fu verosimilmente la prima di sua specie che entrasse a far parte del naviglio Sabaudo. [1]

I cantieri di Chillon fornirono pure parecchie buone navi, ad Amedeo VI, il Conte Verde, il quale tenne, come l'avo, a' proprii stipendi esperti architetti navali e piloti genovesi [2] e della sua piccola flotta seppe abilmente valersi in più occasioni di guerra ed in modo speciale contro i ribelli del Faucigny ed all'assedio di Gex.

Molto egli dovette certamente rimpiangere di non possedere sul mare un qualche porto ed un' armata sua propria allorquando, nel 1366, solo fra i principi cristiani, generosamente si partì da Venezia per il Levante affine di soccorrere il logoro impero greco che Turchi e Bulgari minacciavano dell'estrema rovina e per quella spedizione dovette noleggiare a grandi spese navi veneziane, genovesi e marsigliesi.

Negli archivi di Torino tuttora si conservano le ordinanze da lui emanate, avanti di partire, per regolare la navigazione ed il combattimento di quella flotta raccogliticcia: tali documenti che furono, or non ha guari, da noi pubblicati nella *Rivista Marittima*, hanno pregio incomparabile così sotto l'aspetto storico come sotto quello marinaresco. [3]

---

[1] Vedasi il conto del castello di Ginevra dell'anno 1287 nel quale trovasi una spesa di *xxxvii sol. gebem. pro expensis suis* (del Conte) *et nautarum quos duxit apud Villamnovam pro galia facienda.*

[2] Era capo di costoro in quel tempo un Giovannino da Genova, *maestro delle navi* del Conte. Sarà appena necessario rammentare come, chiamando questi marinari al loro servizio, i principi di Savoia non facessero che imitare, nella piccolissima misura richiesta dai loro bisogni, quanto da oltre un secolo già facevano e seguitarono a fare per molto tempo ancora, i sovrani delle maggiori e più fiorenti nazioni marittime d'Europa, cioè Inghilterra, Spagna, Portogallo, ecc., cui furono maestri non solo di costruzione navale, ma di ogni nautica disciplina famosi artefici e navigatori genovesi quali gli Ogerio, i Pessagno, i De Zaccaria, i Boccanegra, gli Usodimare, i Cabotto, ecc., ecc. Vedansi in proposito i bellissimi lavori pubblicati nel *Giornale Ligustico* negli *Atti della Società Ligure di Storia patria* ed altrove dai chiarissimi Desimoni e Belgrano.

[3] Vedi nella *Rivista Marittima* di giugno 1891 il nostro studio: *Due ordinanze militari marittime del Conte Verde* (1366).

Scarse notizie si hanno della marina di Casa Savoia durante i primi anni consecutivi all'acquisto del litorale nizzardo, cioè di quel breve tratto di spiaggia che corre da Monaco al Varo; poco più che uno spiraglio sul mare, ma coll'ampio e sicuro golfo di Villafranca ed una popolazione di eccellenti marinari.

Sembra tuttavia non potersi mettere in dubbio che i principi Sabaudi stabilissero molto per tempo in Villafranca una stazione militare marittima.

Certo nel 1430-31 Amedeo VIII, il Pacifico, nipote del Conte Verde (1392-1440) fece costrurre in Nizza da un Cipriano di Roccabellaria ed armò in Villafranca diverse galere che destinò a tener netto il mare circostante dai pirati cristiani e musulmani che lo infestavano.

Egli formò anche il progetto di mandare tali sue navi in Ispagna per condurvi una spedizione contro i Mori, che doveva essere capitanata dal figliuol suo primogenito, ma questi morì prima di aver compiuto la cavalleresca impresa.

Una galera dello stesso Duca andò nel 1433 a Cipro, sotto il comando di Simonino dal Pozzo, per trasportare in quell'isola gli ambasciatori incaricati di ricevere ed accompagnare a Villafranca Anna di Lusignano sposa del principe di Piemonte Ludovico: un' altra, o forse la stessa, navigò nel 1435 alla volta di Calabria per ricondurre in patria Margherita di Savoia sorella di Ludovico e vedova del re di Gerusalemme e Sicilia, Luigi di Aragona.

Amedeo VIII per far fronte ai suoi armamenti navali, giovevoli non solamente ai sudditi suoi, ma anche agli altrui, perchè i pirati a quei dì non rispettavano alcuno, otteneva nel 1426 da Carlo VII re di Francia la conferma del privilegio, già esistente *ab antiquo* nella Contea di Nizza, di poter prelevare un diritto di transito su tutte le navi trafficanti con i porti francesi ed attraversanti nella loro navigazione le acque nizzarde. Questo diritto conosciuto col nome di *Diritto di Villafranca* venne poi esteso alle navi di tutte le nazioni.

Ludovico, figliuolo di Amedeo (1440-1465), armò egli pure navi da guerra e, non bastandogli quelle che aveva in pronto per opporsi efficacemente ai ladronecci dei pirati saracini e genovesi, altre ne tolse in imprestito da privati ai quali inoltre concesse di armare per proprio conto navi da corsa.

Fra gli armatori di navi da corsa di quel tempo merita speciale menzione il duca di Borgogna, il quale, secondo quanto riferisce PIETRO GIOFFREDO nella sua *Storia delle Alpi Marittime*, possedeva un brigantino destinato a tale scopo e lo faceva ordinariamente stazionare nel golfo di Villafranca.

Ludovico adoperò più volte le proprie navi per comunicare coll'isola di Cipro, della quale era divenuto re il figliuol suo secondogenito, come marito dell'ultima erede di quella corona, la regina Carlotta di Lusignano: pare anzi che nel 1459 pensasse di spedire al suo regale discendente il poco piacevole dono di due galere cariche di vagabondi, ma, richiesto invece da lui di più validi aiuti per mantenersi su quel difficile trono, gli mandò, poco dopo (1461), larga provvigione di armi e danaro per mezzo della grossa nave *S. Maurizio*, espressamente comprata e comandata in tale viaggio dal nobile Carlo Lascaris de' conti di Ventimiglia, altrimenti chiamato Carlone da Briga.

Esistono tuttora le istruzioni avute dal Lascaris per questa missione ed altri interessanti documenti alla stessa relativi, fra cui notevolissimo è il testo della rassegna delle armi e degli armati appartenenti alla spedizione, il quale offre allo studioso preziose notizie circa gli arnesi da guerra adoperati in quei tempi e particolarmente circa le prime armi da fuoco di uso portatile.

Del duca Ludovico sappiamo pure che, avendo egli nel dicembre 1459 acceduto alla lega promossa dal papa Pio II contro il Turco, promise di parteciparvi con qualche galera, ma questa lega svanì, come è noto, in pompose declamazioni, nè si ha d'altra parte alcuna attendibile prova che il Duca armasse dal canto suo le promesse galere.

Notevole sviluppo prese il naviglio Sabaudo durante il regno del beato Amedeo, IX del nome, figliuolo e successore di Ludovico (1465-1472), il quale nel 1464 nominò capitano generale delle proprie galere Lamberto de' Grimaldi signore di Monaco, suo fido consigliere, e nel 1467, dopo del Grimaldi, chiamò a tale incarico Cristoforo Gioffredo nizzardo, marinaro di molta vaglia da cui furono più volte battuti i ladroni moreschi e catalani allora preponderanti sul mare.

Il Gioffredo si valse a tale scopo oltre che delle suddette galere, anche di una grande galeazza chiamata *Santa Maria de auxilio*, da lui fatta espressamente costrurre in Nizza e che pare fosse considerata e temuta a quei giorni come una delle più potenti navi del litorale.

Grazie alla efficace protezione della flotta ducale, secondata da parecchie navi private armate in corsa, il traffico di Nizza, regnante il beato Amedeo, raggiunse insolita prosperità.

Tale traffico, alquanto disturbato durante la reggenza della duchessa Iolanda (1472-1482) si riebbe sotto il governo del savio e valoroso Carlo I (1482-1490), il quale favorì le costruzioni navali e permise ai Nizzardi di commerciare cogli infedeli; ma dei progressi nizzardi non tardarono ad ingelosirsi i Genovesi che presero ad opporvisi in tutti i modi possibili, non escluso quello della violenza.

Della violenza genovese fu particolarmente vittima negli anni 1489-90-91, un capitano Galleani di cospicua famiglia nizzarda, il quale messosi a commerciare con una grande e bella nave chiamata *Santa Maria e San Raffaele*, incontrò per l'inimicizia dei Genovesi tante e così crudeli avventure che la sua storia sembra un romanzo e meriterebbe di essere tratta dall'oblìo a testimonianza non solo dell'intrepido carattere di lui, ma pur troppo anche della grande barbarie di quell'epoca tristissima in cui non riconoscevasi sul mare altro diritto che quello della forza.

Altri acerbi avversari de' naviganti nizzardi erano stati sempre e continuavano ad essere i Catalani, ma nel 1493 la duchessa reggente di Savoia, Bianca di Monferrato, madre di

Carlo II, concludeva col re di Spagna un trattato per la reciproca protezione del commercio marittimo, e così poneva termine a quelle rovinose vessazioni.

Tale trattato riescì tanto più utile in quanto che le finanze di Savoia, esauste per le eccessive e disordinate spese dei regni precedenti e particolarmente per quelle destinate alle chimeriche imprese di Cipro, ben presto non si trovarono più in caso di provvedere al mantenimento di un naviglio da guerra.

Leggiamo infatti nelle storie che, volendo nel 1517 Carlo III partecipare in qualche modo alla lega stretta in quell'anno fra il Papa, il re di Francia ed i Genovesi contro i pirati di Barberia, null'altro potè fare, a testimonianza delle sue buone intenzioni, fuorchè accordare l'uso della bandiera di Savoia a Cristoforo Chenon, capitano normanno ed armatore di legni da corsa, più non disponendo la marina ducale di alcuna valida nave propria.

Eppure Carlo III, soprannominato *il Buono*, e che più esattamente avrebbe dovuto nominarsi *lo Sventurato* per cagione delle innumerabili sventure che travagliarono il suo regno (1504-1553), fu certamente uno dei principi Sabaudi che più si mostrarono intelligenti apprezzatori delle cose di mare.

Nel 1528 egli caldamente officiava il papa Clemente VII, e nel 1553 il suo imperiale cognato Carlo V perchè gli concedessero aiuti affine di potere fortificare Villafranca e prepararvi armamenti navali contro gli infedeli, e, quando nel 1523 i Cavalieri di S. Giovanni furono dai Turchi cacciati dall'isola di Rodi, egli si affrettava ad esibire a loro ed alle loro navi larghissima ospitalità, nè solo in Sant'Ospizio di Villafranca, dove già da anni solevano essi mantenere una stazione, ma anche in Nizza dove il loro gran maestro De Villiers si stabilì nel 1527 ed ebbe onori quasi sovrani ed ogni sorta di privilegi.

Quei Cavalieri, profittando dei mezzi posti a loro disposizione dal Duca e particolarmente de' suoi galeotti, armarono

in Villafranca cinque galere e parecchie nuove ne costrussero sulla spiaggia di Nizza dove già, anche prima della loro emigrazione da Rodi, ne avevano in diverse occasioni fatto costruire altre molto belle e poderose, fra le quali, nel 1523, la caracca *Sant'Anna* passata in proverbio per le sue enormi dimensioni, cosicchè ai tempi di Pietro Gioffredo (1629-1691) i marinari nizzardi ancora dicevano *la nau de Rodi* per dire una nave grandissima.

Da Nizza l'Ordine di S. Giovanni si trasferì poi, come ognuno sa, nell'isola di Malta concessagli nel 1529 dall'imperatore Carlo V.

Troppo conosciute sono le dolorose vicende in seguito alle quali Carlo III, rimasto improvvidamente neutrale in mezzo alle guerre che desolarono l'Europa per motivo della rivalità tra Carlo V e Francesco I, perdette gli Stati degli avi, ad eccezione solamente di Vercelli e di Nizza, l'eroica e fedele Nizza, *Nicea fidelis,* che doveva, trecento anni più tardi trovarsi costretta a compiere sull'altare della gran patria italiana il crudelissimo sacrificio della propria fede e della propria nazionalità.

Della loro fedeltà a Casa Savoia e della loro avversione al dominio straniero i Nizzardi diedero in quell'occasione tale bellissima e commovente prova che non potrà mai essere dimenticata nè da loro, nè da altri. Venuti a cognizione che il debole loro sovrano, cedendo alle pressioni dell'imperatore Carlo V, stava per consentirgli di presidiare, od in altri termini di occupare, anche Nizza, quei valorosi, tolto seco il principe ereditario Emanuele Filiberto ancora bambino, chiusero fuori le porte della città lo stesso Duca ed al grido di *viva Savoia* così risolutamente si opposero agli invasori che questi dovettero rinunciare alla progettata occupazione.

Emanuele Filiberto (1553-1580) ricambiò con costante e singolare predilezione que' suoi buoni ed affezionati sudditi. Nizza gli fu in ogni tempo carissima ed ei ne fece il suo soggiorno prediletto.

Appassionatissimo di cose marittime egli volle avere una flotta da guerra: tutto mancavagli a tale scopo, ma a forza di perseveranza e di genio egli seppe trarla dal nulla e darle così solide e durevoli basi che bene a ragione la storia riconosce in lui il creatore di quella valente marina la quale, circa centocinquant' anni più tardi, cominciò a denominarsi marina Sarda e divenne, ai giorni nostri, principal nucleo della Regia marina italiana.

Questa ha perciò indiscutibile diritto di vantare origini più antiche di qualsiasi altra nostra instituzione militare, nè certamente meno illustri.

Altrove [1] abbiamo già avuto occasione di intrattenerci abbastanza diffusamente intorno alle gloriose gesta della flotta di Emanuele Filiberto e del suo ammiraglio Andrea Provana di Leinì, ed anche intorno a quelle, per vero assai meno gloriose ma non prive di interesse sotto l'aspetto storico, dell'Ordine religioso-militare-marinaresco dei Santi Maurizio e Lazzaro, dal Duca istituito ad imitazione di quelli di San Giovanni di Malta e di Santo Stefano di Toscana, con lo scopo principale di combattere gl' infedeli. Qui ci basterà ricordare come le galere ducali, ordinate in guisa così perfetta da sostenere con vantaggio il confronto delle migliori loro contemporanee, onorevolmente partecipassero alle più famose imprese marittime di quell'epoca e specialmente si segnalassero a Lepanto, ove un cugino del Duca, don Francesco di Savoia del ramo di Racconigi, e con lui molti signori delle prime famiglie del Piemonte, incontrarono la morte dei valorosi.

A pochi è noto che, quando nel 1571 fu stretta fra il Papa, la Spagna, Venezia e gli altri minori Stati cristiani la Lega che rese possibile quella memoranda vittoria, il Papa ed i Veneziani avrebbero voluto porre a capo delle forze confederate il vincitore di S. Quintino, giustamente da loro rite-

---

[1] Vedi nella *Rivista Marittima* del maggio 1890 il nostro studio: *Storia marinara e cavalleresca.*

nuto, per la sua grande perizia guerresca e la rara sua intelligenza di cose navali, atto più di chicchessia a quell'importantissimo comando. [1] Spagna volle altrimenti, ma ciò non impedì che della giornata delle Curzolari potesse allora e possa tuttodì l'Italia andare orgogliosa come di gloria essenzialmente sua propria, giacchè se il capitano fu spagnuolo, soldati e marinari italiani componevano la grandissima maggioranza dei combattenti.

Nel mentre con assidue e personali cure Emanuele Filiberto attendeva da una parte ai suoi favoriti armamenti marittimi, dall'altra cercava con ogni mezzo di estendere la sua troppo ristretta frontiera marittima che riusciva infatti ad accrescere del porto di Oneglia.

---

[1] Il RICOTTI nella sua *Storia della Monarchia piemontese* ed il Barone CLARETTA nella sua opera: *Dell'Ordine Mauriziano nel primo secolo della sua ricostituzione e del suo grande ammiraglio Andrea Provana di Leynì:* sono forse i soli scrittori moderni che si dieno la pena di ricordare questa circostanza onorevolissima per Emanuele Filiberto: lo stesso tanto diligente Padre GUGLIELMOTTI ne fa cenno appena di volo e indirettamente mettendo a fascio il duca di Savoia con altri principi italiani di cui neppure dice il nome. Così nella maggior parte delle narrazioni antiche e moderne della giornata del 7 ottobre 1571, poco o nulla è detto della parte presavi dalla flotta savoina, quantunque non manchino autentici ed autorevolissimi documenti che rendano giustizia alle sue gesta; nè solo negli Archivi piemontesi, ma anche in quelli di altre provincie d'Italia, come ad esempio nell'archivio privato della illustre famiglia Caetani di Roma, un membro della quale combattè a Lepanto in qualità di generale delle fanterie pontificie e descrisse poi il combattimento in parecchie interessantissime lettere che tuttora si conservano. Strano a dirsi, perfino Samuele Guichenon istoriografo ufficiale di Casa Savoia, si mostra tutt'altro che preciso parlando delle galere ducali a Lepanto e, dopo avere erroneamente asserito che sopra queste imbarcò il principe di Parma, confondendolo con il principe di Urbino, accenna alla perdita di una fra dette galere, mentre nessuna galera di Savoia fu perduta in quella pugna, abbenchè tutte più o meno fossero ridotte in pessimo stato e particolarmente la *Piemontese* che, rimasta senza difesa perchè tutto il suo equipaggio era stato passato a fil di spada, cadde bensì per un momento nelle mani del nemico, ma fu tosto ricuperata. Probabilmente il Guichenon fu condotto in errore dal fatto che l'ammiraglio Provana dopo la battaglia effettivamente si disfece di una delle galere della sua squadra perchè troppo vecchia e sdruscita, ma ne acquistò nello stesso tempo un'altra meglio reggente dando in cambio di essa una *bastardella* turca toccatagli come sua parte di bottino. Si trova pure scritto in qualche storia che le galere comandate in tale occasione dal Provana erano quattro, in qualche altra si legge che erano due, mentre è provato che furono tre: la *Capitana*, la *Margherita* e la *Piemontese*.

Egli costruì la darsena di Villafranca, munì quella piazza di valide difese, rinforzò le flottiglie del lago Lemano e del Rodano, promosse in tutti i modi il traffico e le industrie marittime.

A mensa facevasi ordinariamente leggere racconti di battaglie e viaggi navali e con gran diletto ne discorreva ogni qualvolta gliene capitasse occasione. Nessun principe di Casa Savoia fu più di lui *marinaro nell'anima.*

Che bel nome sarebbe quello di Emanuele Filiberto per una delle maggiori nostre navi moderne!

Carlo Emanuele I (1580-1630) fece gran conto del naviglio ereditato dal padre e procurò anche di accrescerlo. Nel novero delle sue navi furono, tra le altre, due galere chiamate *San Carlo Bonaventura* e *San Vittorio Bonaventura*, da lui comprate in Francia nel 1627, le quali inaugurarono nella marina di casa Savoia l'uso di questi nomi giunti poi, di nave in nave, fino al secolo nostro. Come già Carlo III ed altri suoi più antichi predecessori, egli favorì l'armamento di navi da corsa nella contea di Nizza, concedendo l'uso della bandiera di Savoia ai loro armatori: fra costoro le cronache locali ricordano un Andrea Provana cavaliere gerosolimitano (1608) ed un Pietro Eston inglese (1613) il quale, acquistate corseggiando grandi ricchezze, prese definitiva stanza in Villafranca. Questi armamenti valsero non solo a rinforzare la potenza navale del Duca, ma efficacemente contribuirono, come era vivissimo desiderio di lui, ad aumentare il gusto dei Nizzardi per le imprese ed i negozi marittimi. Con questo medesimo scopo egli nel 1613 dichiarò franchi i porti di Nizza, Villafranca e Sant'Ospizio. Sfortunatamente le continue guerre che agitarono sino all'ultimo il suo lunghissimo regno non permisero che alle sue eccellenti intenzioni ed ai suoi provvedimenti corrispondessero duraturi risultati: così avvenne che alla morte di lui le condizioni della marina Sabauda si trovassero notevolmente peggiorate in confronto all'epoca delle sua assunzione al trono.

Mai, comunque, la flotta ducale fu chiamata a più ruvide prove che non in quel tempo. Si può dire che per oltre qua-

rant'anni Carlo Emanuele non accordasse un sol giorno di riposo alle sue navi. Quando non se ne valeva per operazioni militari come nella guerra di Provenza (1589) od in quella contro i Genovesi (1625) o per i suoi frequentissimi ed improvvisi viaggi in Spagna, ad Oneglia, a Savona, se ne valeva per far viaggiare i figli ed altri personaggi nazionali e stranieri, oppure le spediva contro i Barbareschi i quali più volte furono da esse predati e sconfitti.

Durante il regno di questo principe, e specialmente nei primi anni, ebbe speciale importanza la flottiglia Sabauda del lago Lemano, che egli ripetutamente adoperò ne' suoi tentativi di sorprendere e sottomettere la città di Ginevra.

Capitani generali delle galere di Carlo Emanuele I, od ammiragli di Savoia, furono successivamente Carlo Provana di Frozasco, figlio di Monsignore di Leinì (1588), il conte Filippo da Passano (1596), il marchese di Urfè (1616), il barone Dumas di Allemagna (1628); luogotenenti generali, o vice ammiragli Gio. Battista Doria (1591), Martino Doria (1601), Marco Antonio Lascaris (1616); capitani di galera un Amoretti di Oneglia (1603), un Tiragallo (1605), un Scipione Ventimiglia (1624), un Domenico Moretto (1624), ecc.

Uno dei figli del Duca, il principe Emanuele Filiberto, gran priore di Castiglia e vicerè di Sicilia, tenne per cinque anni, dal 1614 al 1619, la più alta carica marittima del suo tempo, quella di generalissimo del mare per il Re cattolico, ed ebbe ripetutamente sotto i suoi ordini le flotte di Spagna, Malta, Roma, Toscana e Savoia insieme collegate per combattere gli infedeli.

Non molti anni più tardi (1646) un altro figlio del Duca, il prode principe Tomaso, capostipite della linea di Savoia-Carignano, navigava, in qualità di generalissimo del re di Francia, lungo le coste italiane, conducendo una formidabile flotta ed un grosso nerbo di truppe a tentare l'acquisto di Napoli.

Poco propizi alla marina furono il breve regno del duca Vittorio Amedeo I (1630-1637) e la successiva tempestosa

reggenza della duchessa Maria Cristina vedova di lui (1637-1648): nè Carlo Emanuele II durante il relativamente tranquillo suo regno (1648-1675) e, malgrado le sue insidiose aspirazioni a danno di Genova, [1] se ne diede molto pensiero: ancora meno pare se ne preoccupasse la duchessa Giovanna Battista, reggente durante la minorità di Vittorio Amedeo II (1675-1684).

Si ha tuttavia memoria che Vittorio Amedeo I, sebbene costretto a guerreggiare di continuo per salvare lo Stato dalle prepotenze francesi e spagnuole, trovò tempo di accrescere i forti del golfo di Villafranca: si sa pure che la duchessa Cristina nel 1655, mentre ancora governava di fatto, se non più di nome, per conto del figliuolo, acquistò in Francia due navi da guerra *San Vittorio* e *San Giovanni Battista* ed emanò inoltre provvedimenti affine di promuovere il commercio di Nizza con i porti del Levante a mezzo di navi nazionali. Quanto a Carlo Emanuele II si ricordano di lui alcuni suoi tentativi per far rivivere il servizio marittimo dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, tentativi che rimasero infecondi, la costruzione di un nuovo porto a Bellerive sul lago Lemano per mettere in diretta comunicazione la Savoia con la Svizzera senza passare per Ginevra, ed alcune altre disposizioni esclusivamente commerciali. Durante il suo regno e per opera dei conti Lascaris e Grimaldi vennero inoltre e per la prima volta introdotte nell'esercito piemontese truppe speciali destinate ad imbarcare, all'occorrenza, sulle regie galere (1671).

Troppo gran principe fu Vittorio Amedeo II (1684-1730) per non apprezzare adeguatamente il vantaggio di possedere

---

[1] Nel *Memoriale autografo di Carlo Emanuele II* pubblicato dal barone Claretta trovasi fatto cenno di due vascelli, uno dei quali da sessanta cannoni, che dovevano servire per sorprendere Genova, ma vi ha ogni ragione di credere che piuttosto di legni appartenenti alla marina ducale, si trattasse di legni noleggiati o da noleggiarsi per la circostanza. Un Giovanni Prasca doveva avere la direzione della parte marittima dell'impresa. (Vedi *Storia del regno di Carlo Emanuele II* del barone CLARETTA, vol. III, pagine 223, 226).

influenza e libertà d'azione sul mare. Sino dai primi anni del suo regno si mostrò infatti gelosissimo della integrità e sicurezza della sua frontiera marittima. Abolito ogni precedente privilegio di armare navi da corsa nei porti di sua giurisdizione, volle che l'uso della bandiera Sabauda fosse esclusivamente riserbato ai legni da guerra ducali. E poichè nel 1700 ancor trovavasi troppo scarsamente provveduto di naviglio, abilmente si valse delle trattative diplomatiche da lui avute in quel tempo con Luigi XIV per la lega contro Spagna, per farsi assicurare, insieme ad un cospicuo ingrandimento territoriale nelle pianure lombarde, anche la cessione delle galere da quella potenza ordinariamente adoperate per le sue comunicazioni col Milanese e che stazionavano nel porto di Genova. [1]

Ottenuta poi nel 1713 la corona di Sicilia, seppe farsi cedere, insieme al dominio dell'isola, anche le navi a quel regno appartenenti. Potè in tal modo disporre subito di una discreta flotta che egli si diè premura di migliorare ed accrescere e che nel 1717 era composta delle seguenti navi:

Galere: *Capitana reale, Militia, Patrona, San Francesco, Sant'Anna.*

Vascelli: *Beato Amedeo, San Vittorio, Santa Rosalia.*

Queste navi, delle quali in documenti del tempo ci sono conservate le *piante* o i *ruoli d'armamento*, erano comandate da gentiluomini delle migliori famiglie di Sicilia e Piemonte, ma avevano a bordo come comandanti in secondo ufficiali

---

[1] Vedi: *Istruzioni del Duca al conte Vernone,* citate dal CARUTTI nella sua *Storia del regno di Vittorio Amedeo II,* pag. 559. In quelle istruzioni Vittorio Amedeo, ragionando di permutazioni territoriali, mostravasi disposto a cedere la Savoia invece del Milanese, ma quanto alla cessione di Nizza neppure voleva ammettere che se ne parlasse. *Il Contado di Nizza,* scriveva, *è il solo angolo che abbiamo per renderci conosciuti e considerati dalle nazioni straniere per via del mare, senza di che restaressimo qua rinchiusi dalle montagne e segregati dal commercio et cognitione del rimanente del mondo.* Raccomandava poi, come è detto sopra, di *spuntare che le galere di Spagna che stanno nel porto di Genova, chiamate comunemente del Duca di Tursi, ci sieno rilassate nel tempo che il trattato dovrà avere il suo effetto.*

inglesi tra cui menzioneremo un Hallen ed un Patterson destinati a bellissima carriera nel servizio sabaudo.

Comandante dell'armata era il piemontese conte Scarampi del Cairo, cavaliere di Malta: luogotenenti di lui un marchese Morso della Gibellina, siciliano, e un conte di Rivarolo, piemontese; capo dell'amministrazione marittima o colonnello commissario un cavaliere Osasco, piemontese.

I marinari erano ordinati in *compagnie* e l'insieme di queste compagnie costituiva il *Reggimento* o *Corpo reali equipaggi*, fondato appunto in quei tempi e precisamente nell'anno 1713.

Nell'anno 1717 il nuovo re emanava un *Regolamento per la disciplina delle Regie galere e vascelli* il quale, se si eccettuino i regolamenti di Emanuele Filiberto per le sue galere e per lo imbarco e la disciplina dei cavalieri dei Ss. Maurizio e Lazzaro sulle galere stesse, è il primo documento di tal genere pervenutoci sott'occhi riscontrando negli archivi di Torino le vecchie carte relative alla marina di Savoia nei secoli passati. [1]

Vittorio Amedeo, durante il tempo che fu re di Sicilia, promosse pure molto vigorosamente la marineria commerciale dell' isola ed affine di assicurarle valida protezione contro i pirati, stabilì speciali tributi destinati al mantenimento del naviglio regio.

Costretto nel 1720 a rinunciare alla ubertosa Sicilia e prendere in cambio la squallida Sardegna, riuscì però a tenere per sè buona parte di detto naviglio che gli tornò subito utilissimo, dappoichè la Sardegna trovavasi più ancora forse della Sicilia esposta alle scorrerie dei predoni africani e per difenderla era più che mai necessario disporre di numerose navi da guerra.

Di questa necessità, alla quale durante i rimanenti ultimi anni del regno di Vittorio Amedeo fu provveduto come meglio

---

[1] Vedi nella *Rivista Marittima* di novembre 1891 il nostro studio: *La Marina da guerra di Vittorio Amedeo II duca di Savoia, re di Sicilia (1713-1719)*

fu possibile con le ormai vecchie galere di Sicilia, si preoccupò per tempo e con amore Carlo Emanuele III (1730-1773), il quale, fra i successori di Emanuele Filiberto, più di tutti gli rassomigliò per le costanti e minuziose cure dedicate alla marina da guerra ed allo sviluppo dei traffici marittimi.

Ma non poterono per vero le sue intenzioni avere completo eseguimento finchè durarono le guerre della successione di Polonia (1733-1736) e della prammatica sanzione (1741-1748) nelle quali Carlo Emanuele ebbe, come è noto, parte importantissima e dalle quali trasse non solamente larga e meritata messe di gloria, ma anche ragguardevoli aumenti territoriali.

Le preoccupazioni delle guerre e della politica non impedirono tuttavia a quel provvido sovrano di mantenere in buon ordine, anche durante tale periodo di tempo, una piccola flotta per la difesa delle sue provincie marittime e particolarmente della Sardegna.

Egli, come già Emanuele Filiberto, volle aver sempre pronte almeno tre galere;[1] perciò a misura del bisogno ordinò nuove costruzioni in Villafranca, e fece anche qualche acquisto, sebbene non molto fortunato, nel porto di Genova dove la marina Sabauda rifornivasi pure qualchevolta di schiavi, mentre per le provviste di remi soleva ricorrere al porto di Livorno già fino da allora rinomato per la buona fabbricazione di simili arnesi.

---

[1] Non ci si accuserà, speriamo, di soverchia presunzione se, cogliendo l'occasione di questi confronti tra gli armamenti navali di Carlo Emanuele III e quelli di Emanuele Filiberto, ci permetteremo di dire sembrarci troppo recisa una affermazione riguardante la marina sabauda che leggesi nella magistrale opera del conte CIBRARIO: *Origine e progressi delle istituzioni della monarchia di Savoia*, parte I, pag. 38, 2ª edizione, Firenze, Cellini, e che fu spesso ripetuta da altri autori. L'illustre storico piemontese, dopo aver accennato ai fasti delle galere di Emanuele Filiberto, soggiunge: « Ma tale incipiente marineria militare venne meno ai tempi di Carlo Emanuele I e non rinacque fuorchè dopo l'acquisto di Genova ». Ora è bensì vero che un periodo di vita così brillante e glorioso come quello del regno di Emanuele Filiberto la marina Sabauda non l'ebbe mai più, e nemmeno dopo l'acquisto di Genova, ma è pur vero che se tale marineria, nei secoli successivi, versò qualche volta per la tristizia delle circostanze in condizioni meno prospere, ciò non le im-

Al comando delle sue galere re Carlo mantenne in principio alcuni tra gli ufficiali inglesi già appartenenti alla flotta sicula e poi rimasti al servizio regio anche dopo il cambio della Sicilia colla Sardegna ; ma ben presto potè valersi altresì di ufficiali regnicoli da lui fatti impratichire alla scuola di quelli o sulle galere dell'Ordine di Malta.

Nel 1742 la Regia Squadra armata componevasi delle tre galere seguenti :

Capitana Reale, comandante colonnello Hallen (inglese) ;

Padrona, comandante colonnello De Patterson (inglese) ;

Santa Barbara, comandante maggiore cavalier Guibert (regnicolo).

Aveva il comando superiore l' Hallen.

In queste galere facevano allora tirocinio come tenenti di galera e cadetti delle truppe di marina i cavalieri Peyrani, Rinaldi, De Blonay, Balbiano.

Nel 1744 comandava ancora le regie galere un inglese, il colonnello De Patterson, ma nel 1752 già le comandava il cavaliere Guibert divenuto egli pure colonnello : nello stesso anno navigava come capitano di galera il cavaliere De Blonay. Altri capitani di galera dal 1752 al 1762 furono il marchese Alli Maccarani, cavaliere gerosolimitano ed il cavaliere Balbiano : ufficiali di bordo due cavalieri Di Masino, un Buckland, un cavaliere Di Caluso, un Deville, un altro Alli Maccarani, ecc.

---

pedì di riacquistare, non appena tali circostanze mutarono in meglio, potenza equivalente, ed anche superiore, a quella raggiunta, vivente il gran Filiberto. Così se non tutti gli ammiragli e capitani delle navi di Savoia posteriori ad Andrea Provana, al Moretto, al Galleani, al Badato, eguagliarono in riputazione quei valenti soldati e collaboratori del Testa di Ferro, conviene però riconoscere che ne seppero conservare le belle tradizioni : ci piace tornare a ricordare fra costoro, come troppo pochi conosciuti, i vice-ammiragli di Carlo Emanuele I, Giovanni Battista Doria e Marco Antonio Lascaris, già da noi citati nel testo, i quali servirono con ammirabile abnegazione e coraggio quel bellicoso principe nelle sue più arrischiate imprese, ed incontrarono il primo nel 1511 gloriose ferite all'assedio di Tolone ed il secondo nel 1625 la morte sul ponte della propria nave combattendo contro soverchianti forze genovesi.

La cronaca marittima del tempo registra frequenti fatti d'arme molto onorevoli per le navi di re Carlo, le quali esercitando continue crociere nelle acque di Sardegna si trovavano in continua guerra con i pirati africani. [1]

Troppo scarsa riusciva tuttavia tale difesa contro l'incredibile moltiplicarsi di quelli audacissimi masnadieri e poco valse spedire contro di essi, come talvolta fu fatto, oltre alle galere, anche il brigantino armato da quattordici cannoni che serviva ordinariamente alla riscossione del noto diritto di transito di Villafranca, il qual diritto - sia qui detto di volo - trovavasi ormai ridotto a modestissimi introiti, perchè la Francia nel 1753, e nel 1754 l'Inghilterra ne avevano, ognuna per proprio conto, comprato il riscatto mediante il rispettivo pagamento di circa un milione di lire piemontesi.

Nè il danno delle frequenti apparizioni dei pirati nei nostri mari limitavasi alla mancanza di sicurezza in cui vivevano i miseri abitanti della Sardegna sempre più o meno esposti ad essere saccheggiati o condotti in ischiavitù: le stesse comunicazioni fra l'isola e la terra ferma trovavansi non di rado seriamente compromesse a cagione dei rischi a cui andava incontro qualsiasi nave non munita di buoni cannoni, la quale ardisse affrontare la traversata senza la scorta delle regie galere. Può quindi immaginarsi quanto duro dovesse essere a quei giorni il servizio della piccola marina Sabauda.

Ad aggravarlo ancora contribuivano le turbolenze della vicina Corsica: gli abitanti di quest'isola, scosso il giogo genovese, cercavano frequentemente rifugio con le loro barche nelle acque e sulle spiaggie sarde dove i soldati della Repubblica si permettevano talvolta di inseguirli troppo da vicino, quantunque re Carlo non fosse punto disposto a tollerare simili violazioni di confine, come dimostrò in un vivace incidente verificatosi appunto per un caso di tal genere nel 1763 e per il

---

[1] Vedasi a questo proposito la bella *Storia delle invasioni degli Arabi e delle piraterie dei Barbareschi in Sardegna* del MARTINI, nella quale sono, anno per anno, riferite le scorrerie dei pirati ed i combattimenti sostenuti dalle Regie galere contro di loro.

quale chiese ed ottenne piena soddisfazione. Occorreva quindi anche sotto tale aspetto diligente vigilanza delle coste, e tanto maggiore dappoichè Carlo Emanuele aveva in quel torno preso possesso, non senza contestazioni da parte di Genova, delle isolette che formano l'arcipelago di Maddalena, selvaggio ricovero di molti profughi Corsi, i quali, presavi stabile dimora, cominciarono coll'esercitarvi la pastorizia, ma presto chiamati dalla loro vigorosa natura a più maschia professione, non tardarono a dedicarsi al mare, ed entrati nel regio servizio divennero quei famosi marinari che ognun sa.

Leggendo la storia di quei tempi non si può far a meno di volgere un malinconico ed affettuoso pensiero alla nobile e sfortunata patria di Pasquale Paoli per poche migliaia di lire venduta, come una schiava, allo straniero e dallo straniero in breve ridotta a non avere di italiano più altro che il nome. Quale fortuna per l' Italia avvenire se il re di Sardegna avesse allora voluto e potuto spingere il piede anche al di là dello stretto di Bonifacio! Il Governo Sabaudo tradizionalmente forte per buone armi, e mite per buone leggi, sarebbe stato probabilmente accettato con favore, ed a preferenza di qualsiasi altro, da quegli indomiti isolani i quali già nel 1748, mentre ferveva la guerra fra Genova e Piemonte, ne avevano sollecitato e ricevuto con entusiasmo gli aiuti.

Non può tuttavia la storia far colpa a re Carlo di essersi mantenuto scrupoloso osservatore dei doveri impostigli dalla neutralità evitando nello stesso tempo di gettarsi in un'impresa attraentissima in apparenza, ma di cui egli, nella sua grande saviezza, non si dissimulava certamente le difficoltà ed i pericoli. Suo indiscutibile merito rimarrà lo avere egli con ogni mezzo - ma purtroppo inutilmente - cercato di indurre i Gabinetti di Londra, dell'Aja e di Vienna ad impedire il brutto mercato a cui Genova strema di forzè e di autorità trovavasi costretta.

Sufficiente carico era d'altronde per il Piemonte l'isola di Sardegna che il precedente dominio degli Spagnuoli aveva ridotto a quasi completa barbarie, e che Carlo Emanuele, con

cuore di padre e genio di legislatore, seppe in breve giro di anni restituire al consorzio della civiltà. È appena necessario rammentare come suo principale e preziosissimo collaboratore nella santa opera - troppo poco apprezzata dai posteri - fosse quel ministro Bogino il cui nome va meritatamente associato a quanto fece di meglio il Governo piemontese nella seconda metà del secolo scorso.

Ma la sarda rigenerazione non era evidentemente possibile se prima di tutto non si stabilivano più frequenti e sicure comunicazioni fra l'isola ed il continente. Perciò il buon re, non appena le condizioni dell'erario glielo concessero, decise avesse ad effettuarsi senza ritardo il suo antico disegno di dare alla regia marineria maggiore sviluppo.

Questa decisione segnò il principio di un'êra affatto nuova per le instituzioni marittime Sabaude. Ci consentiranno perciò i nostri lettori che il nostro racconto divenga da ora innanzi alquanto più particolareggiato e minuzioso, come richiedono l'importanza dell'argomento, la vicinanza di quell'epoca all'epoca presente ed anche l'opportunità di rettificare più di una notizia inesattamente conosciuta.

II.

VASCELLI E FREGATE.

(1762-1799).

È noto quanto re Carlo Emanuele III fosse geloso custode del pubblico danaro. Prima di por mano a spendere per la marina egli volle che si studiasse e stabilisse bene il da farsi. E siccome a Torino, in fatto di quistioni marinaresche, abbondava naturalmente più il buon volere che la competenza, ordinò che si radunasse in Villafranca un Congresso - oggi si direbbe una *Commissione* - di persone tecniche con incarico di presentare all'uopo convenienti proposte.

Il Congresso fu presieduto dal comandante delle regie galere colonnello di infanteria De Blonay: esso al termine dei suoi studi presentò le seguenti *radicali* - come si direbbe sempre al giorno d'oggi - proposte: non più costruire galere, disarmare e demolire le esistenti, costruire una nuova flotta totalmente composta di navi a vela di alto bordo.

Veramente *radicali* erano tali proposte tenuto conto del luogo e del tempo in cui furono emesse.

Quantunque difatti i principali Stati marittimi d' Europa, seguendo l' esempio primieramente venuto dal settentrione, componessero ormai quasi esclusivamente le loro armate di navi di linea, cioè di grandi navi a vele quadre potentemente armate di artiglierie sui fianchi, nelle acque del Mediterraneo e particolarmente in quelle del Tirreno continuavano tuttora a navigare numerose navi da guerra attrezzate alla latina ed aventi per principale motore il remo.

Unicamente di galere si componeva la flotta della Repubblica genovese. Il granduca di Toscana ne manteneva nel porto di Livorno un grosso stuolo ordinariamente servito dai cavalieri di Santo Stefano. Il Papa ne armava ogni anno una

forte e ben ordinata squadriglia. Napoli ne possedeva la sua parte. La stessa Venezia, sebbene fino dal 1672 avesse cominciato ad armare ed armasse tuttora numerose squadre di vascelli e fregate, e sebbene le sue condizioni fossero tanto diverse da quelle degli altri minori Stati marittimi italiani, ancora non s'era decisa a smettere totalmente l'uso delle navi da remo.

Ripugnava ai nostri marinari di accettare il nuovo sistema di navigare e guerreggiare tanto diverso dal loro antichissimo e tradizionale, cui sentivansi legati per indimenticabili gloriosi ricordi guerrieri e commerciali di secoli e secoli.

Eppure non mancavano loro urgenti e decisive ragioni per risolversi al mutamento. I pirati barbareschi non più contenti di doversi limitare a saccheggiare e derubare i bastimenti e paesi cristiani durante la sola stagione favorevole alla navigazione delle navi da remo (già da loro come da noi usitatissime), cioè l'estate, non prendevano ormai più il mare che sopra buone e grandi navi a vela formidabilmente armate di cannoni, equipaggiate da numerose legioni di combattenti ed atte perciò a resistere a qualsiasi più dura e lunga navigazione. Capitavano così ad ogni istante, ed anche nel cuore dell' inverno, sulle nostre spiaggie portandovi lo sterminio, nè esitavano a spingersi talora fino sulle coste dell'Atlantico e del mare del Nord.

Ogni giorno più facevasi dunque manifesta, anche per gli Staterelli italiani, la necessità di opporre alle imprese di quelli scherani armamenti navali dello stesso genere dei loro.

Ne venne l'adozione di flotte miste di navi da remo e di navi a vela.

A Genova l' iniziativa dei nuovi armamenti velici fu presa dal popolo. Mentre infatti le provvidenze di quel Governo a difesa dei naviganti consistevano in tutto e per tutto nel mandare fuori di tanto in tanto in crociera - e ben inteso solamente quando il tempo permettesse - le tre vecchie galere che costituivano ormai tutto il naviglio da guerra della decrepita Repubblica, una benemerita e coraggiosa associazione di pri-

vati cittadini, promossa - come ci narra il chiarissimo padre Guglielmotti nella sua opera: *Gli ultimi fatti della squadra permanente romana da Corfù all'Egitto* (*1700-1807*) - da un santo predicatore, il beato Leonardo da Porto Maurizio, raccoglieva nelle chiese ed elemosinando di porta in porta i fondi necessari per la costruzione e l'armamento di una grossa nave a vela atta a tenere il mare in qualsiasi stagione ed a combattere gli infedeli. Essa fu chiamata *Santa Maria del Soccorso* dal nome dell'Associazione e rese ottimi servizi ai naviganti. Nel maggio 1735 ebbe la sventura - Vedi il citato volume del padre Guglielmotti - di cadere nelle mani dei pirati, ma quasi subito venne liberata dalla flotta pontificia.

A Livorno il Granduca ordinava per la cattiva stagione l'armamento della fregata *Rondinella*, temutissima dai pirati, e di altre parecchie navi minori di tipo analogo.

A Civitavecchia, donde fino dall' inverno del 1735, si era cominciato a mandar fuori contro il comune nemico qualche nave da corsa bene armata, riserbando le galere di preferenza per le spedizioni estive, armavansi nel 1755 sotto gli auspici di papa Benedetto XIV, Lambertini, due belle fregate *San Pietro* e *San Paolo* comprate in Inghilterra e due anche migliori *San Carlo* e *San Clemente*, costruite in paese, armavansene nel 1761 sotto gli auspici di papa Clemente XIII, Rezzonico.

A Napoli, mentre preparavansi quei formidabili, anzi sproporzionati, armamenti di vascelli e fregate di linea che presero il loro massimo sviluppo sotto il regno di re Ferdinando IV, già facevansi navigare alternativamente con le galere, brigantini, sciabecchi ed altre navi consimili ad imitazione dei Barbareschi.

Anche il cessato regno di Sicilia, durante il breve ma vigoroso dominio Sabaudo, aveva posseduto, come già ci occorse accennare, parecchie fregate, oltre un discreto numero di galere.

La piccola marina del re di Sardegna fu dunque la prima che in quel periodo di transizione prendesse in modo decisivo

l'ardita risoluzione di abbandonare completamente le galere e sostituire ad esse navi moderne.

Nello stesso anno 1762 in cui ebbe luogo il Congresso presieduto dal colonnello De Blonay, re Carlo, accettandone le conclusioni, spediva a Marsiglia uno tra i più intelligenti ed esperti ufficiali della marina regia, il tenente colonnello d'infanteria capitano di galera e cavaliere di Malta, Balbiano, con incarico di comprarvi una prima fregata. Una ve ne era appunto allora in vendita in quel porto: sembra però che il cavaliere Balbiano non la trovasse meritevole di essere acquistata perchè se ne tornò in patria senza avere stretto alcun contratto.

Ma Carlo Emanuele aveva frattanto già volto lo sguardo verso un mercato marittimo assai meglio fornito e dove aveva fondate speranze di potere anche ottenere condizioni di favore.

Antica e cordiale era l'amicizia fra la corte di Sardegna e quella d'Inghilterra e nell'una e nell'altra era ancor viva la memoria delle eccellenti relazioni intrattenute dalla regina Anna col re Vittorio Amedeo II durante i rivolgimenti europei del principio del secolo. Già da gran tempo avevano, d'altronde, le due corti comuni interessi nel Mediterraneo, nè male s'apponeva re Carlo pensando che l'Inghilterra avrebbe visto con piacere progredire e svilupparsi sulla frontiera occidentale di Francia una marina da guerra naturalmente alleata della propria.

Il Balbiano venne dunque spedito a Londra colla stessa missione già affidatagli per Marsiglia.

Nello stesso tempo il re, per mezzo del conte De Viry,[1] ministro sardo presso il governo inglese, faceva pratiche per ottenere i maggiori vantaggi possibili nell'esecuzione del suo progetto.

---

[1] Il PINELLI nella sua *Storia militare del Piemonte* accennando a queste pratiche dice che allora era ministro sardo a Londra *un Lamarmora,* mentre solo nel 1764 il Lamarmora sostituì il De Viry in tale carica.

Il conte De Viry apparteneva a quell'eletta scuola di uomini di Stato piemontesi che in ogni tempo seppero a meraviglia secondare i disegni dei principi sabaudi e tanto contribuirono alla loro fortuna.

Egli, specialmente dopo la conclusione della pace tra Francia e Inghilterra di cui era stato principale ed abilissimo negoziatore, godeva a Londra grande e meritata considerazione.

Le sue aperture furono accolte con molto favore: i maggiori personaggi dell'Ammiragliato gli offrirono i loro servigi ed egli potè anche per un momento nutrire speranza di ottenere il dono gratuito di due altre fregate oltre quella che il cavaliere Balbiano aveva incarico di acquistare e che, mentre pendevano queste trattative, effettivamente acquistò fissando le propria scelta sull'*Hermionne* di 36 cannoni.

Basava il conte De Viry le proprie speranze sul precedente che un simile favore era stato altre volte concesso a Pietro il Grande, Czar di tutte le Russie, col regalo fattogli di una nave destinata a servire di modello ai costruttori moscoviti. Ma appunto per non stabilire nuovi precedenti, che sarebbero stati certamente invocati da altri governi amici, ed egualmente desiderosi di rifornire gratuitamente le loro flotte, il gabinetto di San Giacomo non credette opportuno di assecondare l'abile iniziativa del ministro di Sardegna. Volendo tuttavia dimostrare le proprie buone disposizioni, concesse che l' *Hermionne* fosse accolta in uno degli arsenali dello Stato e quivi messa in riparazione, lavoro questo che non dovette essere di poco conto trattandosi di nave già abbastanza anziana e migliore di aspetto che di sostanza, come presto ci accadrà di constatare.

Mentre così riparavasi questa fregata, il cavaliere Balbiano riceveva da Torino l'ordine di acquistarne una seconda, ed a Villafranca fervevano i preparativi necessari per riceverle ed armarle convenientemente entrambe non appena giungessero nella nuova loro patria.

Tale preparazione non era cosa di lieve momento.

Si trattava di rinnovare più o meno completamente tutti i servigi della marina, poco o nulla di ciò che era convenuto fino allora alle galere potendo convenire alle fregate.

Nè era solamente quistione di materiale, ma ancor più di personale.

La maggior parte degli ufficiali di marina Sabaudi, formati e vissuti sempre fino allora sulle galere, erano inesperti della manovra, del servizio interno, del maneggio delle armi delle nuove navi destinate a sostituire le antiche. Bisognava necessariamente procurarsene da un giorno all'altro un certo numero di nuovi ed esperti, trasformando frattanto i riducibili fra i vecchi e riformando gli irriducibili.

L'esempio di parecchi altri Stati d'Italia che per le loro nuove navi di linea chiamavano giornalmente dall'estero ufficiali di ventura stranieri, decise re Carlo a fare altrettanto per le proprie.

La marina toscana valevasi di ufficiali inglesi fra cui uno Smith ed un Acton: questo destinato a salire poi ad eccelsa fortuna passando al servizio della Corte di Napoli. La marina pontificia si valeva di ufficiali francesi tra cui un Blacas de Caros ed un Polastron de la Hilière. La marina napolitana adoperava ufficiali spagnuoli tra cui un Fuencaladà ed altri che non torna conto ricordare.

Carlo Emanuele, come aveva dato la preferenza all'Inghilterra per l'acquisto delle fregate, volle che anche gli ufficiali da mettervi a bordo fossero inglesi. Fece perciò scrivere al suo ministro a Londra di occuparsi di tale negozio ponendo nuovamente a profitto le sue molte ed alte relazioni locali affine di avere i migliori soggetti possibili.

Non perdendo frattanto di vista il futuro e volendo assicurarsi, come già avea fatto in passato per le galere, un buon vivaio di ufficiali nazionali da sostituire appena possibile agli stranieri, egli instituiva in Villafranca una scuola di nautica per i giovani cadetti destinati alla marina e ne affidava la direzione al luogotenente di galera Vassallo Daviet di Foncenex, ufficiale molto stimato e chiaro matematico.

Non sarà ozioso ricordare qui come l'arrolamento di ufficiali di marina inglesi non fosse neppure per Casa Savoia cosa del tutto nuova.

Abbiamo già detto in altra parte di questo stesso studio come Vittorio Amedeo II, al suo avvenimento al trono di Sicilia, ne avesse arrolati parecchi per la sua flotta, i quali rimasero poi al servizio anche del suo figliuolo e successore: uno di questi, il De Patterson, divenuto generale o ammiraglio fino dal 1751, era ancora capo supremo della marina al tempo dell'acquisto delle fregate e sebbene non risulti per quanta parte egli entrasse nella sostituzione di queste alle galere, certo i suoi consigli dovettero in tale occasione essere tenuti nel dovuto conto dappoichè nel 1763 fu mandato anche lui in missione in Inghilterra, e probabilmente ad esaminare gli acquisti fatti dal cavaliere Balbiano.

Il reclutamento dei nuovi equipaggi presentava a sua volta difficoltà assai gravi ed anche maggiori di quelle per il reclutamento degli ufficiali.

Agli schiavi da remo, ai malviventi di ogni provenienza, incatenati ai banchi delle galere, nutriti di pane nero e fave bollite, istruiti e stimolati nel loro bestiale lavoro a suono di nerbate, era indispensabile sostituire largo contingente di uomini liberi, già, per anteriore tirocinio, bene addestrati nel difficile mestiere del marinaro e questi fortemente disciplinare e diligentemente istruire anche nel servizio degli ordigni guerreschi onde le nuove navi erano armate.

Carlo Emanuele I, giustamente orgoglioso delle virtù guerriere e della fedeltà del suo popolo, aveva, in uno dei più difficili momenti del suo regno, potuto vantarsi di possedere tanti soldati quanti sudditi: in altra non meno difficile congiuntura Vittorio Amedeo II aveva potuto gettare in viso a chi cercava intimidirlo, il famoso detto di Pompeo: « Batterò il suolo col piede e ne esciranno legioni di combattenti. » Non poteva disgraziatamente Carlo Emanuele III mostrarsi ora altrettanto fiducioso di trovare ne' suoi Stati i marinari che gli occorrevano per armare le sue navi.

Nizza, Villafranca, Sant'Ospizio, Oneglia, Loano, [1] malgrado che nulla egli avesse trascurato per sviluppare le loro industrie marittime, non erano in caso di fornirgliene che un numero ristretto e meno ancora i desolati porti della Sardegna.

Non restavagli dunque che ordinare un'ampia applicazione del dispendioso sistema dell'arruolamento di marinari extra-regnicoli.

Per guadagnare tempo disponeva intanto che il personale già appartenente alle galere fosse istruito nella pratica delle artiglierie da fregata e particolarmente nel tiro al bersaglio in mare: stabiliva perciò in Villafranca, oltre alla scuola di nautica anche una scuola di artiglieria, assegnando premi ai migliori tiratori. Il luogotenente Di Foncenex già direttore, come sappiamo, della prima scuola, ebbe incarico di dirigere pure questa seconda che non tardò a dare ottimi risultati.

La cura di tali provvedimenti non faceva scordare al Re le urgenti necessità del momento. Perciò nel mentre favoriva in tutti i modi l'applicazione delle savie leggi e riforme studiate dal conte Bogino per rialzare le condizioni interne della Sardegna, [2] affrettava l'armamento di due nuove speronare, fatte costrurre in quei giorni a Villafranca, appunto per la protezione delle coste dell'isola.

Così fino dall'agosto 1762 potè essere allestita la prima di esse che fu chiamata *Diligente* e venne tosto mandata a destinazione sotto il comando del sottufficiale Garzia: nei primi mesi del 1763 andò a raggiungerla l'altra che fu chiamata *Uccello del mare* ed ebbe per capitano il sottufficiale Contes.

Volgevano frattanto a termine in Inghilterra i lavori di riparazione della prima fregata comprata dal cav. Balbiano,

---

[1] Loano, già feudo dei Doria, poi dei Fieschi, poi daccapo dei Doria, venne sotto la giurisdizione del re di Sardegna nel 1736 col titolo di feudo imperiale secondario.

[2] Fra i tanti benefizi arrecati alla Sardegna da questo principe va da noi specialmente ricordato quello di averne ripopolato le coste mediante parecchie colonie di marinari, quali, oltre la Maddalena, San Pietro e Santo Antioco, dove presero stanza numerose famiglie genovesi provenienti da Tabarca in Tunisia.

la quale per la fine di luglio dello stesso anno 1763 si trovò pronta a mettere alla vela. La comandò per la traversata un tenente di vascello della marina reale inglese, certo Cristoforo Atkins cui, per cortesia di quell'Ammiragliato, era stato concesso di compiere tale missione. L'equipaggio venne formato per due terzi di marinari inglesi e per un terzo di marinari di altre nazioni, arruolati questi invece di altrettanti inglesi che esigevano mercedi superiori.

L'inesperienza di tale equipaggio raccogliticcio ed i tempi cattivi ritardarono alquanto il viaggio, ma finalmente in settembre la rada di Villafranca accolse festante il nuovo formidabile arnese da guerra cui fu tosto mutato il forestiero nome di *Hermionne* con quello nazionale, dinastico e già per antiche tradizione carissimo ai marinari villafranchesi, di *San Vittorio.* [1]

---

[1] Indimenticabile resterà nella nostra memoria una brevissima visita, che ci accadde di fare, pochi anni or sono, al golfo di Villafranca. Piena la fantasia di ricordi e di immagini d'altri tempi, col cuore commosso e tremante come chi si reca a visitare un camposanto dove riposano persone care, noi percorremmo sconosciuti e silenziosi quelle rive, quelle balze dove ogni insenata di mare, ogni masso di pietra ci parlava nella nostra dolce favella di uomini che ebbero comuni con i nostri padri quei sentimenti, quelle aspirazioni, quegli entusiasmi che formano tuttora la nostra fede, ci rammentava fatti che la patria nostra registra e conserva gelosamente nelle pagine più belle della propria storia. Sull'alto della collina che separa Villafranca da Nizza domina sempre la rada l'antico forte di Montalbano, costrutto da Andrea Provana, il prode ammiraglio, il fedele amico di Emanuele Filiberto, il Baiardo piemontese del cui provvido governo si vedono ancora, a trecento e più anni di distanza, le traccie dovunque. Tale e quale all'incirca si mantiene la vecchia darsena alla cui costruzione egli primo pose mano, e che più tardi Carlo Emanuele III ingrandì e ridusse alle dimensioni presenti. Sulle deserte calate di quella darsena cresce ora l'erba e vi fanno l'esercizio i soldati francesi alloggiati nelle antiche officine trasformate in caserme; nello spopolato e tranquillo specchio delle sue acque si dondolano poche paranze, un rimorchiatore ed un gaio stuolo di barchette da diporto sulla poppa delle quali vedesi così frequentemente scritto il nome di *San Vittorio* da far pensare che la memoria della omonima antica fregata sabauda non sia forse ancora del tutto perduta fra i bravi marinai villafranchesi. Il ridente promontorio di Sant'Ospizio, un tempo prediletta dimora dei cavalieri di San Giovanni, con i pittoreschi ruderi delle fortezze dovute a Vittorio Amedeo I, mostra sempre ai naviganti il suo faro (*la lanterna*) primamente stabilitovi (1732) da Carlo Emanuele III: nulla è mutato in apparenza, nulla fuorchè la direzione dei cannoni delle nuove e numerosissime batterie che la Francia vi ha costruito e tuttodì vi costruisce a difesa della nuova frontiera assicuratale dall'acquisto di Nizza.

Nei primi di marzo dell'anno successivo (1764) giungeva a Villafranca anche la seconda nave acquistata a Londra dal cavaliere Balbiano e destinata a fare un po' scomparire la precedente, giacchè essa si presentava armata di un numero quasi doppio di cannoni.

Questa volta infatti il cavaliere Balbiano, cogliendo una favorevole occasione, aveva comprato non più una fregata, ma un vascello da 60 cannoni chiamato originariamente *Ascension* e che all'arrivo in Italia fu ribattezzato col nome di *San Carlo*. [1]

Con esso rimpatriò anche il cavaliere Balbiano. Non egli però ma un altro tenente di vascello della marina inglese, certo Mister Witwood, ebbe l'incarico di dirigere la navigazione e di comandare l'equipaggio assoldato per la circostanza in Inghilterra, come già erasi fatto per il *San Vittorio*.

Consegnata la nave ed accomodati i propri conti, Mister Witwood, marinaro di molta riputazione, ma assai innanzi negli anni, se ne tornò in Inghilterra a godere la *half pay* assicuratagli dal suo Governo.

Rimase invece a Villafranca ed entrò definitivamente al regio servizio il suo più giovane collega Mister Cristoforo Atkins venuto col *San Vittorio*.

Già fino da prima della di lui partenza da Londra, il conte De Viry, avute eccellenti informazioni sul suo conto, gli aveva proposto di prendere temporaneo servizio nella marina sarda, impegnandosi di ottenergli il necessario consentimento dall'Ammiragliato inglese.

Mister Atkins non era solamente un buon ufficiale di marina, ma anche, secondo lo stile de' suoi compatrioti di ogni

---

[1] Tanto il Cibrario, come il Carutti, come il Pinelli, come il Randaccio che nelle loro storie fanno cenno dell'acquisto di queste navi, le chiamano entrambe *fregate:* in tutti i documenti del tempo il *San Carlo* è invece chiamato *vascello* e per tale lo riterremo noi, anche in considerazione del numero abbastanza rilevante de' suoi cannoni. Lo stesso Randaccio d'altronde nella sua *Storia navale universale* scrive che verso la metà del secolo scorso le fregate inglesi portavano di regola non più di 38 pezzi: le francesi ne portavano da 40 a 50 al massimo.

tempo, un uomo pratico: pur mostrandosi disposto ad accettare l'onorevole proposta, egli pose ben chiare e nette le proprie condizioni: volendo prima di tutto conservare la sua qualità di ufficiale della flotta inglese ad assicurarsi nello stesso tempo che il suo temporaneo passaggio al servizio estero non gli avrebbe recato danno alla carriera, chiese che nella marina sarda gli fosse assegnato un grado di più che il suo attuale e che tale grado dovesse poi essergli riconosciuto e mantenuto al suo ritorno in patria: il Governo sardo non oppose, per la parte di sua spettanza, serie difficoltà all'accoglimento di questa domanda, ma molte ne oppose il Governo inglese il quale non cedette se non dopo caldissime e replicate instanze del rappresentante di Carlo Emanuele. Queste difficoltà dovettero probabilmente derivare dalla circostanza che l'Atkins apparteneva alla categoria dei *masters* (piloti), categoria secondaria di ufficiali di marina provenienti dalla bassa forza e raramente ammessi a progredire fino ai gradi superiori riserbati di solito agli ufficiali provenienti dalle scuole ed appartenenti a famiglie privilegiate. Comunque sia egli riuscì a diventare *Master and Commodor*, come troviamo scritto nei documenti piemontesi relativi a questo negoziato, nei quali forse invece di *Commodor* dovevasi piuttosto scrivere *Commander* (capitano di fregata o tenente colonnello), titolo del grado che nella marina inglese segue immediatamente quello di *lieutenant*.

Quanto allo stipendio pare che in origine gli fossero state offerte dal parsimonio erario piemontese 800 lire di Piemonte annue (una lira di Piemonte valeva circa una lira e quindici di moneta nostra), ma da tale veramente esigua somma si passò quasi subito a quella più ragionevole di lire 2010 annue - ossia 2311 lire italiane attuali. Probabilmente oltre questo assegno, ed ai vantaggi dell' *alloggio, razione, forieri,* ecc. l'Atkins ebbe promessa di qualche altra *aggiunta* o *supplemento* in più, a somiglianza di quanto era stato fatto in altri tempi a favore di que' suoi connazionali che servirono Vittorio Amedeo II. Egli inoltre poteva contare, quando

imbarcato, sopra il *trattamento tavola* già fino da allora concesso sulle navi da guerra agli ufficiali di bordo. Tutto compreso non aveva, comunque, molto da scialare, ma egli si contentò ed il contratto fu concluso.

Il sistema di retribuire più - o, per dir meglio, meno - che modestamente ufficiali e soldati, era antico e tradizionale in Piemonte, dove d'altronde neppure la Corte mai aveva nuotato nell'abbondanza: eppure nessuno Stato in Europa poteva vantare un esercito più volonteroso e devoto, un'amministrazione più corretta ed integra. I nobili esempi continuamente offerti al popolo piemontese da tutta una serie di principi prodi e generosi, insofferenti di servitù, sprezzanti di agi corruttori, avevano per tempo educato quel popolo al sentimento dell'onore e del disinteresse: vestire la divisa delle truppe di S. M. il Re costituiva già per sè un privilegio così ambito ed apprezzato che a nessuno passava per la mente di esaminare quanto danaro potessero contenere le scarselle di quella divisa: una promozione, una distinzione - e notisi che le promozioni e distinzioni erano tutt'altro che frequenti, ma quasi sempre toccavano al più degno - conferita dal sovrano formavano la gioia, l'orgoglio non solo della persona che ne era l'oggetto, ma di tutta la sua famiglia, e spesso anche del suo qualsiasi luogo natio.

Carlo Emanuele III aveva portato questo sistema forse un po' troppo innanzi, [1] ma non era perciò meno bene servito: gli storici suoi molto opportunamente ricordano a questo ri-

---

[1] Ecco quali erano al tempo di Carlo Emanuele III gli stipendi degli ufficiali dell'arma di cavalleria, arma privilegiata e meglio retribuita di tutte le altre dell'esercito piemontese. Il colonnello aveva annue L. 4000 (L. it. 4600), il tenente colonnello L. 3000 (L. it. 3450), il maggiore L. 2700 (L. it. 3105), il capitano L. 2023 (L. it. 2326), l'aiutante maggiore L. 1660 (L. it. 1990), il luogotenente L. 1368 (L. it. 1573), il cornetta L. 1011 (L. it. 1162): aggiungevansi i foraggi, le indennità d'alloggio e le razioni di pane. Gli stipendi dell'infanteria erano proporzionatamente minori.

Un maresciallo aveva L. 1500 (L. it. 1725) al mese, un generale L. 1200 (L. it. 1380), un luogotenente generale L. 1000 (L. it. 1150), un maggior generale L. 700 (L. 805), un brigadiere L. 400 (L. it. 460.)

(Vedi CARRUTTI, *Storia del regno di Carlo Emanuele III,* vol. 2°, cap. 17, pag. 93).

guardo la sentenza di un celebre personaggio straniero il quale, dopo avere passato qualche tempo a Torino, paragonò il funzionamento dello Stato piemontese a quello di un esattissimo orologio.

È facile immaginare la rivoluzione prodotta nel tranquillo arsenale di Villafranca in seguito all'arrivo, alla consegna ed al contemporaneo ordine venuto da Torino dell'immediato allestimento delle nuove navi per una prossima crociera nelle acque di Sardegna.

Mentre questi servizi alacremente procedevano, re Carlo, pienamente soddisfatto del modo col quale il cavaliere Balbiano aveva condotto a termine la missione affidatagli, gli faceva pervenire i propri elogi ed ordinava che gli fosse pagata dal regio tesoro una gratificazione di lire 2000.

Certo il Balbiano aveva fatto del suo meglio ed era anche riuscito a spendere assai poco.

Ecco un prospetto riassuntivo del costo delle due navi compilato negli uffici e per ordine del conte Bogino, il quale nella sua qualità di ministro delle armi aveva promosso e diretto le pratiche relative a questo negozio.

Ristretto spese per le regie fregate. [1]

Costo per la compra delle medesime		L.	226 799. 8. 6
Radobbi, provvisioni di riserva, allestimento e spedizione a Villafranca		»	39 912.19.10
Spese in viaggio.		»	20 468. 8. 6
		L.	287 170.16.10
Si deducono esatte per noliti detratte le avarie per essi come sotto		L.	15 740. 4. 4
Per merci sbarcate a Genova . . L.	1 472.13.4		
Altre a Villafranca . . . . . . »	1 757.17.0		
Tabacchi per le regie gabelle . . »	12 509.14.0		
L.	15 740. 4.4		

[1] Archivi piemontesi.

Questo conticino offre materia di interessanti considerazioni specialmente sotto l'aspetto dei confronti tra il costo delle navi da guerra di allora e quello delle stesse navi nelle epoche successive venendo sino alla nostra.

Notevole è inoltre la singolare circostanza che il Governo sardo non aveva trascurato di trarre profitto del viaggio delle due navi dall'Inghilterra all'Italia per caricare a bordo alle medesime una certa quantità di mercanzia, fra cui non solo generi di privativa per uso del regno, ma ancora altri generi con destinazione a Genova ed appartenenti forse a privati o alla stessa Repubblica.

A titolo di curiosità finanziaria aggiungeremo a questi particolari ancora quello che i pagamenti delle spese fatte dal cavalier Balbiano venivano effettuati a Londra per mezzo della casa fratelli Martini e C. e che in tali pagamenti la valutazione della lira inglese variava di rata in rata fra 18 e mezza e 20 lire di Piemonte.

Non ci fu dato rintracciare con la stessa facilità con la quale rintracciammo queste ultime minute notizie, la data esatta del primo armamento del *San Carlo* e del *San Vittorio* con equipaggi sardi, nè la composizione dei loro primi stati maggiori.

Parrebbe tuttavia che alle premure venute da Torino corrispondesse la diligenza dell'arsenale di Villafranca, perchè risulta che in settembre 1764 dette navi avevano fatto già due viaggi in Sardegna, dove la necessità di loro presenza era così urgente che per difendere quelle popolazioni era stato poco prima mestieri ricorrere alle galere dell'Ordine di Malta, tre delle quali comandate da un De Natale ne avevano brillantemente battuto, presso capo Teulada, sei tunisine.

Quanto agli stati maggiori sappiamo solamente che a Mister Atkins toccò la poco piacevole, quantunque probabilmente non impreveduta, sorpresa di vedere affidato il comando della nave da lui condotta dall'Inghilterra ad un ufficiale piemontese, al fianco del quale egli rimase come capitano di padiglione o capitano in secondo.

Il nuovo comandante del *San Vittorio* fu il marchese Claudio Degli Alli Maccarani, cavaliere gerosolimitano e tenente colonnello d'infanteria nel regio esercito.

Ci è già molte volte capitato di accennare ai gradi che gli ufficiali della marina sabauda avevano nell'esercito cui essi appartenevano difatti tutti quanti. Le loro commissioni nella marina erano considerate piuttosto come incarichi temporanei che definitivi: non esistevano in altri termini quadri speciali per la marina, nè l'avere ad essa appartenuto impediva di salire in seguito alle più alte e svariate cariche spettanti ai maggiorenti dell'esercito, quali per esempio quelle di governatori di fortezze, città e provincie.

Il generale (o ammiraglio) Patterson finì, per esempio, la sua carriera come governatore della città e contado di Nizza. E il cavaliere o Balì Balbiano divenne, regnando Vittorio Amedeo III, nientemeno che vicerè di Sardegna, nella quale carica sembra però si mostrasse meno abile che a bordo alle regie navi.

Quanto al marchese Degli Alli Maccarani egli non era per vero nuovo alla marina, avendo navigato dall'anno 1743 al 1755 sulla squadra delle galere sarde come ufficiale e dal 1755 in poi sulla galera *Santa Barbara* come capitano, ma che non fosse molto versato nel governo delle fregate parrebbe provarlo il fatto dell'imbarco dell'Atkins in qualità di suo coadiutore. Sul *San Vittorio* dovette, comunque, rimanere pochissimo, perchè nella sua matricola di tale destinazione non viene neppure fatto cenno.

Se ci mancano i nomi degli altri ufficiali destinati sulle due navi, possediamo il testo di una importante regia determinazione con la quale furono stabilite la forza e le spettanze del personale di tutti i gradi da imbarcarvi, ed altre analoghe disposizioni di massima.

Stimiamo pregio dell'opera riferirla qui per intiero, conservandone anche lo stile e l'ortografia, le quali hanno un sapore tutto loro proprio, e, malgrado la loro scorrettezza ed i non pochi gallicismi, mostrano però che nella marina sa-

bauda di quel tempo si era fortunatamente ancora molto lontani dall'usare quel barbaro linguaggio militare-marinaresco che nel secolo nostro divenne all'incirca ufficiale a bordo alle navi sarde e che fino a pochi anni or sono continuò a straziare i ben costrutti orecchi anche su molte navi italiane.

Stabilimento paghe e porzioni
per il Vascello S. Carlo *e Fregata* S. Vittorio.

(Regie determinazioni 7 giugno 1764). [1]

	Forza	Paghe
		Lire
Vascello *S. Carlo.*		
Capitano	1	2010
Luogotenenti	2	1010
Sottotenenti	2	600
Venendo a stabilirsi un Cap.o di Padiglione o Cap.o in 2o verrà soppresso un posto di Luogotenente.		
Un uffiziale del soldo	1	300
Capellano	1	300
Scrivano de' viveri	1	276
Sotto Scrivano	1	156
Chirurgo	1	480
Sotto Chirurgo	1	156
Piloto Reale	1	540
Piloto	1	360
Piloto in 2o	1	264
Praticante di Pilotaggio	1	156
Primo Nochiere	1	396
Nochiere in 2o	1	264
Contro Mastri per caduno	2	216
Bosseman [2]	1	204
Gabieri per caduno	2	180
Quartier mastri per caduno	4	168
Patrone di Cialoppa	1	168
A riportarsi	27	
		Lire
Riporto	27	
Capo Mastro d'Ascia	1	300
Compagno	1	144
Capo Mastro Calafatto	1	204
Compagno	1	144
Mastro da vele	1	204
Mastro Bottaro	1	144
Armiere	1	180
Arciere [3]	1	144
Timonieri per caduno	4	162
Capo Cannoniere e 2o Capo	2	192
Cannonieri di 1a cl. per caduno	7	168
Idem di 2a classe	9	156
Idem di 3a classe	9	144
Marinari di 1a cl. per caduno	18	144
Idem di 2a classe per caduno	65	132
Idem di 3a classe compreso un Macellajo	28	120
Moussi	12	60
S'aggiungono li forrieri [4] accordati alli Uffiziali di Bordo, cioè tre all'attual Comandante (non essendo provvisto il carico di Capo Squadra), due al Capitano, ed uno a' Luogotenenti e Sottotenenti, quali essendo effettivi verrà corrisposta la paga di L. 7.10 il mese per caduno agli Uffiziali pendente la navigazione	7	
A riportarsi	196	

[1] *Archivio di Stato* - Sezione guerra - Torino - Regie determinazioni. Anno 1764.

[2] Il BURNS nel suo *A Naval and Military Technical Dictionary of the french language*, scrive: « Bosseman, boatswain's or quarter-master's mate: fourth-rate petty officers » ed altrove spiega le parole « boatswain's mate » per « contre-maître, second-maître d'équipage, gardien de la fosse aux câbles ». Il SAVERIEN nel suo *Dictionnaire de Marine* scrive: « Bosseman, gardien des câbles ». Può dunque ritenersi che per « Bosseman » s'intenda qui « Capo stiva. »

[3] « Arciere ». capitan d'arme, aiutante.

[4] « Forrieri » attendenti alle persone degli ufficiali.

	Forza	Paghe
		Lire
Riporto	196	
Capitano con due forrieri....	3	
Subalterno con un forriere..	2	
Sergenti 3. Caporali 6.......	9	
Tamburro 1. Soldati 70.....	71	
N.	281	
Fregata *S. Vittorio.*		
Capitano....................	1	2010
Luogotenenti...............	2	1010
Sottotenenti................	2	600
Uffiziali del soldo...........	1	..
Capellano..................	1	300
Scrivano de' viveri..........	1	276
Sotto scrivano.............	1	156
Chirurgo....................	1	480
Sotto Chirurgo........... ..	1	156
Piloto......................	1	396
Piloto in 2o............. ..	1	264
Praticante di Pilotaggio.....	1	156
Primo Nocchiere............	1	396
Secondo Nocchiere..........	1	264
Contromastri per caduno.....	2	216
Bosseman..................	1	204
Gabieri per caduno.........	2	180
Quartier Mastri per caduno..	4	168
Patrone di Cialoppa.........	1	168
Capo Mastro d'Ascia........	1	240
A riportarsi	27	

	Forza	Paghe
		Lire
Riporto	27	
Compagno...................	1	144
Capo Mastro di Calafatto...	1	204
Compagno............	1	144
Mastro da vele.............	1	204
Mastro Bottaro.............	1	144
Armiere................ ...	1	180
Arciere.....................	1	144
Timoniere per caduno.......	4	162
Capo Cannoniere............	1	240
2o Capo Cannoniere.........	1	180
Cannonieri di 1a classe.	6	168
Idem di 2a classe...........	6	156
Idem di 3a classe............	6	144
Marinari di 1a classe........	14	144
Idem di 2a classe...........	56	132
Idem di 3a classe compreso un Macellajo................	24	120
Moussi......................	8	60
Forrieri degli Uffiziali di Bordo a L. 7.10 il mese..........	6	
Capitano con due forrieri....	3	
Subalterno con un forriere..	2	
Sergente....................	2	
Caporali....................	4	
Tamburro...................	1	
Soldati.......	53	
N.	231	

Li Marinari ed altri componenti gli Equipaggi da assentarsi d'or innanzi, dovranno essere senza diffetti Corporali da anni 18 a 40.

Li Bass'Ufficiali saranno provvisti di R. Commissione.

Li Moussi non dovranno assentarsi d'età minore d'anni dieci, nè maggiore di quindici.

Stimando il Comandante di licenziare Marinari o Moussi ne farà sapere i mottivi all' Uffizio della Marina per venir cancellato dal Ruolo.

Li forrieri degli Uffiziali di Bordo, non saranno d'età minore di anni diciotto; per venir applicati alle incumbenze che stimerà il Capitano.

Li Bass'Uffiziali e Soldati delle quattro Compagnie La Marina[1] comandati sul Vascello, o Fregata saranno dispensati dalla ritenzione del soldo il giorno, che se le faceva navigando sulle Galere, in corrispettività delle porzioni de' viveri, con ciò però che rispetto a soldati si riduca la distribuzione del pret ad un soldo per caduno il giorno, per supplire con esso alle spese dell' imbianchissaggio delle loro lingerie, ed altre simili necessarie avarie attorno il loro personale e gli altri soldi due del loro pret, dovranno bensì restare a mani de' loro rispettivi Capitani per venir impiegati a benefizio d'essi soldati come infra:

Primo provvederanno il soldato d'una veste, e calze di tela, o cottonina rigata alla Marinaresca.

2° Simile prova, e quelle delle lingerie, e scarpe di cui il Soldato avrà di bisogno;

3° Essendo il Capitano in credito verso il Soldato per provviste eccedenti il solito deconto, potrà portargli in conto tutto o parte dei suddetti due soldi;

4° Approdando a qualche porto, o spiaggia le verranno provvisti Erbaggi per rinfresco sul suddetto fondo;

5° Al ritorno della Campagna verrà saldato il conto a' soldati.

In mancanza di Marinari ordinari in occasione di Campagna si supplirà con Marinari di rinforzo a L. 18 il mese oltre alla porzione ordinaria de' viveri.

---

[1] Abbiamo già accennato come fino dal 1761 esistessero nell'esercito piemontese truppe speciali destinate ad imbarcare sulle Regie navi. Vittorio Amedeo II nel 1713 riunì queste truppe in un reggimento di dodici compagnie al quale diede il nome di *Reggimento della marina*. L'instituzione subì altre trasformazioni nei regni successivi e particolarmente per opera di Vittorio Amedeo III, ma nella sostanza continuò ad esistere fino all'invasione francese e godette sempre onorevolissima reputazione di disciplina e valore.

Stato delle porzioni di viveri da distribuirsi sulli Vascelli o Fregate pendente la navigazione tanto delli Equipaggi de' medemi, che alla Truppa e forrieri delli Uffiziali di Bordo e delle quattro Compagnie della Marina che vi si ritrovano effettivi.

	Giorni di grasso				Giorni di magro		
	Domenica	Lunedì	Martedì	Giovedì	Mercoledì	Venerdì	Sabato
Porzioni per gli Equipaggi							
Pane biscotto in peso di Nizza oncie...	30	30	30	30	30	30	30
Vino..................................	26	26	26	26	26	26	26
Carne fresca o salata onc. 9 se lardo onc. 6	9 o 6	9 o 6	9 o 6	9 o 6	»	»	»
Formaggio............................	3	3	3	3	»	»	»
Riso o Paste..........................	3	3	3	3	»	»	»
Tonina o Merlusso.....................	»	»	»	»	6	»	6
Stoccafisso...........................	»	»	»	»	»	8	»
Legumi................................	»	»	»	»	4	4	4
Sardine o Anchiode....................	»	»	»	»	1	1	1
Oglio d'olivo.........................	»	»	»	»	1 1/2	»	1 1/2
Sale..................................	1	1	1	1	1	1	1
Aceto.................................	»	»	»	»	1 1/2	1 1/2	1 1/2
Porzioni per la Truppa e Forrieri							
Pane biscotto in peso di Nizza oncie...	24	24	24	24	24	24	24
Vino..................................	24	24	24	24	24	24	24
Carne fresca o salata onc. 9 se lardo onc. 6	9 o 6	9 o 6	9 o 6	9 o 6	»	»	»
Formaggio............................	3	3	3	3	»	»	»
Riso o Paste..........................	3	3	3	3	»	»	»
Tonina o Merlusso.....................	»	»	»	»	6	»	6
Stoccafisso...........................	»	»	»	»	»	8	»
Legumi................................	»	»	»	»	4	4	4
Sardine o Anchiode....................	»	»	»	»	1	1	1
Oglio d'olivo.........................	»	»	»	»	1 1/2	1 1/2	1 1/2
Sale..................................	1	1	1	1	1	1	1
Aceto.................................	»	»	»	»	1 1/2	1 1/2	1 1/2

Dettaglio delle porzioni viveri sul piede descritto nelle precedenti Tabelle assegnate alli Bass' Uffiziali e Marinari del Vascello e Fregata ed ai Bass' Ufficiali Soldati e Forrieri degli Uffiziali di Bordo delle quattro Compagnie della Marina che vi saranno imbarcati.

Con porzione doppia	Con porzione e mezza	Con porzione ordinaria
Capellani sendo in Terra.	Piloti in 2°.	Praticanti di Pilotaggio.
Scrivani in Navigazione.	2i Nocchieri.	Armieri.
Sotto Scrivani.	Bosseman.	Cannonieri di 2a classe.
Chirurghi.	Contro Mastri.	Idem di 3a classe.
Sotto Chirurghi.	Gabbieri.	Moussi.
Piloto Reale.	Quartier Mastri.	Forrieri degli Uffiz. di Bordo.
Piloti.	Patroni di Cialoppa.	Idem di truppa.
Primi Nocchieri.	Timonieri.	Sergenti.
Primi Mastri d'Ascia.	Compagni di Mastri d'Ascia.	Caporali.
Capi Cannonieri.	Idem di Mastri Calafatti.	Tamburri.
Primi Mastri Calafatti.	Mastri da Vele.	Soldati.
	Mastri Bottari.	
	Arcieri.	
	2i Capi Cannonieri.	
	Cannonieri di 1a classe.	
	Marinari di 1a classe.	

La porzione doppia s' intende il doppio de' viveri descritti nella Tabella della porzione ad esclusione del pane biscotto, che deve sempre essere di sole oncie trenta per cadun Bass'Uffiziale e Marinaro.

La porzione e mezza deve intendersi della metà dippiù de' viveri della porzione ordinaria ad esclusione pure del pane Biscotto come sovra.

La porzione ordinaria verrà regolata sul piede descritto nelle rispettive Tabelle suddette.

Ne' mari della Sardegna, ed ovunque vi sarà il comodo di provvedersi di Carne fresca si farà la distribuzione di questa, con farsi cessare quella della Carne salata o Lardo.

Ne' casi di lunghi viaggi, o in altro tempo in cui non vi sarà il comodo della distribuzione di carne fresca, e non si stimi di continuare quella della carne salata, o lardo, in tutti i successivi giorni di grasso, si puotranno a luogo delle onc. 9 carne salata, onc. 6 Lardo, distribuire al Lunedì onc. 8 di stoccafisso, con aggiungervi in tal caso un'oncia d'oglio, pel condimento del medemo. In caso di mancanza dello Stoccafisso, Tonina, o Merlusso, con cui poterne fare la distribuzione ne' giorni di magro, vi si puotrà supplire con oncie 6 formaggio, e mancando qualcuno di detti generi, vi si puotrà pure supplire con quelli altri che si averanno in fondo.

Il Comandante sendo incaricato di unire i Marinari in Ciambree [1] di quattro, sei, ed otto cad. Ciambree secondo che stimerà meglio, si farà parimenti fare la distribuzione delle porzioni de' viveri in conseguenza, con ciò però, che il Vino si distribuisca in dettaglio a ciascun uomo e non in comune per Ciambree.

Essendo il Vascello o Fregata in Darzena a Villafranca, cesseranno le porzioni in natura e si passeranno in contanti sul piede di lire cinque il mese quanto a quelli, cui è dovuta la porzione ordinaria e mezza, e finalmente di L. 8 per quelli cui spetta la doppia porzione.

Oltre alle lire quindeci, ed alle lire dieci il giorno, che rispettivamente si passavano al Capo squadra o Comandante delle Galere, ed agli àltri semplici Capitani di Galere, per la Tavola, che pendente la navigazione, erano tenuti a dare agli Uffiziali di quelle da esse montate, i quali solevano essere soltanto in numero di sette comprensivamente, alla persona del Comandante, o Capitano delle Galere, ed al Capelano, si corrisponderanno tanto al primo, che agli altri, che monteranno il Vascello, o la Fregata, soldi 30 al giorno dippiù per ogni Uffiziale di Bordo, o delle quattro Compagnie della Marina, compreso l'Uffiziale del soldo quali s' imbarcheranno sui medesimi, per servizio d'essi, e si trovassero essere effettivi, e Commandati dippiù del suddetto numero di sette e conseguentemente nel caso di ricevere anche la tavola dal Comandante della Squadra o Capitano del Vascello o Fregata.

---

[1] *Camerate* o *Ranci*.

Queste disposizioni, che ne completavano e miglioravano altre provvisorie emanate poco prima, non furono però neppure esse definitive, almeno per la parte delle tabelle di armamento, oggetto, in ogni tempo ed in ogni marina antica e moderna, di continui mutamenti.

Il Padre Guglielmotti nella già citata sua *Storia degli ultimi fatti della Squadra romana da Corfù all'Egitto* (1700-1807) ci informa che cinque mesi dopo, cioè nel novembre di quello stesso anno 1764, il re Carlo Emanuele si rivolgeva con lettera autografa - ora smarrita o almeno non più reperibile negli Archivi romani [1] - al papa Clemente XIII per avere copia delle piante d'armamento delle fregate pontificie, lusinghiero omaggio reso a quella valente marina, la quale, come lo stesso Guglielmotti con legittimo orgoglio riferisce, grazie al suo buon ordinamento ed alle qualità del suo personale, era in quei giorni riuscita a spazzare il Tirreno da ogni apparizione di pirati e per la efficace protezione accordata ai naviganti di tutte le Nazioni riceveva continue testimonianze di stima e di ringraziamento non solo dai Governi, italiani ma anche dagli esteri, come l'Olandese e l'Inglese.

Le piante domandate furono con molta cortesia fatte immediatamente spedire dal Santo Padre a Torino. Le riproduciamo qui tali e quali si trovano nell'opera del Guglielmotti.

---

[1] Dove noi l'abbiamo inutilmente cercata.

Dimostrazione
della spesa per ciascuna fregata ponteficia in un mese.

N° teste	TITOLO	Scudi a mese — Soldo	Scudi a mese — Razione
1	Capitano	35 —	
1	Tenente	14 —	
2	Insegne	20 —	25 —
1	Cappellano	3 —	
2	Scrivani al primo scudi 9, al 2° sc. 5.40	14.40	9.22 1/2
1	Chirurgo	9 —	5.62 1/2
1	Sotto Chirurgo	5.40	3.60
1	Nocchiero	9 —	5.62 1/2
1	Sotto Nocchiero	7.20	4.50
1	Piloto	9 —	5.62 1/2
1	Sotto Piloto	7.20	4.50
1	Terzo Piloto	3.60	2.70
1	Guardiano	5.40	3.60
1	Capo dei Marinai	4.50	2.70
1	Primo Capo di Guardia	3.60	2.25
3	Altri tre Capi di Guardia	10.80	6 75
1	Gabbiero	3.15	1.80
1	Parrocchettiero	3.15	1.80
1	Mastro falegname	5.40	2.70
1	Secondo Mastro falegname	3.60	2.25
1	Mastro Calafato	5.40	2.70
1	Secondo Mastro Calafato	3.60	2.25
1	Capo Cannoniere	9 —	5.62 1/2
11	N° undici Cannonieri	34.65	24.65
4	N° quattro Timonieri	10.80	9 —
1	Sergente	5.40	3.60
4	Caporali: Soldo sc. 4.40 — Raz. 2.25 per uno	18 —	9 —
1	Tamburro	3.40	1.80
40	Soldati N. 40: sc. 1.80 Soldo — 1.80 Raz.	72 —	72 —
44	Marinari N. 44: Soldo sc. 2.25 — Raz. sc. 1.80	99 —	79.20
45	Marinari di 2ª classe scudi 1.80	81 —	81 —
6	Mozzi	5.40	6.90
6	Domestici per servire agli ufficiali	10.80	10.80
189	Totale di Soldi scudi	534.85	398.77 1/2
	id. Razioni	398.77 1/2	
	Per un mese — Totale	933.62 1/2	

Dal confronto con le piante o tabelle sarde risulta prima di tutto che non solo il vascello sardo *San Carlo* - nè ciò deve fare meraviglia - ma anche la fregata *San Vittorio* portavano equipaggi notevolmente maggiori di quelli delle fregate pontificie.

A bordo alle due prime navi troviamo rispettivamente in più:

SAN CARLO.

1 Luogotenente.
1 Uffiziale del soldo.
1 Piloto reale.
1 Bosseman.
1 Padrone di Cialoppa.
1 Armiere.
1 Arciere.
1 Maestro veliere.
1 Maestro bottaio.
1 2° Capo cannoniere.
14 Cannonieri di diverse classi.
22 Marinari di diverse classi.
6 Mozzi.
1 Capitano di truppa.
1 Uffiziale subalterno di truppa.
2 Sergenti.
2 Caporali.
30 Soldati.
4 Forieri o domestici degli Uffiziali.

Totale 91

SAN VITTORIO.

1 Luogotenente.
1 Uffiziale del soldo.
1 Bosseman.
1 Padrone di Cialoppa.
1 Armiere.
1 Arciere.
1 Maestro veliere.
1 Maestro bottaio.
1 2° Capo cannoniere.
...ri di diverse
...
...di diverse
...
...di truppa.
...ubalterno di
...
...lomestici de-
...iali.

Totale 42

Ciò ammettendo che il guardiano, il capo dei marinai, il primo capo di guardia, e i tre altri capi di guardia delle fregate pontificie corrispondessero complessivamente ai due

contromastri ed ai quattro quartiermastri delle navi sarde e così similmente che il parrocchettiero pontificio corrispondesse ad uno dei due gabbieri sardi.

La maggiore quantità di cannonieri è facilmente spiegabile quando si tenga conto del maggior numero di cannoni delle navi sarde: infatti mentre il *San Carlo* ed il *San Vittorio* portavano rispettivamente, come sappiamo, 60 e 36 cannoni, le fregate papaline *San Pietro* e *San Paolo* non ne portavano, - dice il Padre Guglielmotti - che 30 e 24 rispettivamente, nè molti più, secondo ogni probabilità, ne dovettero portare le altre due di più recente costruzione, cui il detto autore non ne assegna numero determinato.

A tale superiorità di armamento doveva naturalmente corrispondere una proporzionale superiorità di tonnellaggio e quindi anche di attrezzamento, di velatura, ecc. Così si spiega anche il maggior numero di marinari a bordo alle navi sarde.

Meno facile a spiegare è la mancanza del maestro veliere e dell'arciere sulle fregate pontificie, le quali certamente dovevano sentirne altrettanto bisogno quanto le sarde: forse gli uffici di questi graduati, come quelli del maestro bottaio, dell'armiere e del bosseman erano affidati in via economica ad individui di bordo aventi già altro incarico.

E l'ufficiale del soldo? E gli ufficiali di truppa? Come potevano farne a meno le fregate pontificie? Non sapremmo dirlo. Forse i conti di bordo erano su quelle navi - oh navi avventurate! - tanto ovvii da non richiedere l'opera di un ufficiale unicamente di ciò incaricato.

Quanto agli ufficiali di truppa essi non imbarcavano forse che in circostanze speciali, però dovevano sicuramente esistere perchè nello stesso libro, da cui abbiamo ricavato il documento che stiamo esaminando, parlasi poco prima di un marchese Antigono Frangipane *capitano delle fanterie da sbarco.*

Assai opportuno qui tornerebbe anche un paragone delle spese sopportate annualmente o mensilmente da ciascuna delle due marine per le loro fregate. Ma pur troppo non ci è possibile instituire in modo soddisfacente questo paragone perchè

la valutazione delle razioni spettanti agli stati maggiori ed equipaggi trovasi nei due documenti registrata in modo troppo diverso e per renderne giusto conto ci converrebbe avere alla mano altri elementi non facili a trovare.

Lasciando dunque questa ricerca a chi abbia modo e voglia di occuparsene, noi ci contenteremo di far notare come neppure i Papi fossero molto larghi nel pagare i comandanti ed ufficiali delle proprie fregate. I comandanti ricevevano infatti 35 scudi al mese, ossia 420 scudi all'anno, equivalenti a L. 2257 50 di moneta nostra [1] mentre i comandanti sardi ricevevano 2010 lire piemontesi all' anno, equivalenti a 2311 50 lire di moneta nostra. Siccome poi tanto nell'una che nell'altra marina essi avevano l'obbligo di accogliere alla loro mensa gli ufficiali di bordo ed il cappellano, quelli pontificii ricevevano ancora 25 scudi al mese, ossia 300 scudi all'anno, cioè 1612.50 lire italiane, per il mantenimento complessivo di cinque commensali, mentre quelli sardi ricevevano 3650 lire piemontesi, ossia 4197.50 lire italiane, per sette commensali, più trenta soldi piemontesi al giorno per ogni commensale in soprannumero.

Quanto ai tenenti pontifici essi ricevevano scudi 14 al mese, ossia scudi 168 all'anno, equivalenti a lire italiane 903, mentre i sardi ricevevano lire piemontesi 1010 all'anno, equivalenti a lire italiane 1161.50, ed i sottotenenti pontifici ricevevano scudi 10 al mese, ossia scudi 120 all'anno, equivalenti a lire italiane 645, mentre i sardi ricevevano lire piemontesi 600 all'anno equivalenti a lire italiane 690.

Ma la più singolare ed inaspettata risultanza è quella che riguarda i cappellani. Il cappellano di una fregata pontificia non aveva che tre miseri scudi al mese, cioè lire nostre 16.125, mentre il cappellano di una fregata sarda ne intascava quasi il doppio, cioè lire nostre 28.75 oltre doppia porzione viveri quando a terra! *Nemo propheta in patria!*

---

[1] Lo scudo romano di quel tempo aveva valore equivalente a L. 5,375 di moneta nostra.

Riassumendo il fin qui detto circa gli armamenti marittimi dei due Stati ci sembra poter concludere che nel 1764 le fregate sarde già erano certamente altrettanto bene armate, ed anzi meglio, che le fregate pontificie. Senza escludere perciò che i documenti pontifici possano essere riusciti di qualche utilità al Governo piemontese, dobbiamo, con buona pace del P. Guglielmotti, escludere che essi siano stati base fondamentale delle disposizioni studiate da questo Governo per lo armamento delle sue fregate.

D'altronde chi più di tutti aveva voce in capitolo a Villafranca in quei giorni, e specialmente in queste materie, era naturalmente l'Atkins a cui la pratica professionale, l'intelligenza non comune ed il molto buon volere assicurarono ben presto grande e meritata autorità.

Nell'aprile 1765 il re lo spediva in Inghilterra con incarico di arrolarvi numeroso personale tecnico per il servizio così delle navi come dell'arsenale e fare nello stesso tempo largo acquisto di meccanismi da lavoro e materiali di rifornimento, riparazione, ecc.

Si leggono non senza diletto le lettere che, relativamente a questa missione dell'Atkins, scriveva dall'Inghilterra al suo Governo il ministro sardo Lamarmora successore del De Viry.

Tra gli ufficiali presentatisi a lui ed all'Atkins per ottenere impiego nella marina sarda vi era stato, a quanto pare, anche il tenente di vascello Witwood, quello stesso che aveva condotto l'anno precedente a Villafranca il *San Carlo*. Abbiamo già accennato come questo ufficiale fosse assai avanzato negli anni, ma questa circostanza non impedì al marchese Lamarmora di patrocinare caldamente e ripetutamente l'accettazione di quel *vieux bonhomme*, come egli lo chiamava: in una prima sua lettera lo diceva senza riserve settantenne, ma in altra rettificava e scriveva: *il n'a que 67 ans!* Con le moderne leggi italiane egli avrebbe già dovuto trovarsi in posizione ausiliaria, cioè all'incirca in riforma, da 22 anni!

Verosimilmente l'Atkins aveva a questo proposito idee più moderne del ministro Lamarmora, perchè il Witwood non

fu arrolato ed in sua vece, su proposta dell'Atkins, venne accettato un D'Haviland «*jeune officier de 25 à 26 ans, de Guernesey, parlant bien français, bonne famille, pas marié, bonne figure et plus maniéré que ne le sont ordinairement les personnes élevées en leur bas âge sur mer, quoique exactement parlant, on ne puisse pas dire que ce soit là son côté le plus brillant.*» Così scriveva il Lamarmora, ma aggiungeva nello stesso tempo che lo stato di servizio del D'Haviland era splendido, che egli aveva fatto la guerra d'America ed era assai bene raccomandato da diversi ammiragli inglesi.

Oltre l'Haviland, che fu evidentemente per allora il miglior campione della partita, l'Atkins arrolò altri parecchi ufficiali, cioè: i sottotenenti di vascello Richardson e Deacon, i guardiamarina Roos, Penny, Bungam, Moor, Sheriff, più diversi maestri d'arsenale fra cui un Mearns costruttore ed un Bampton veliere.

Tutto questo personale giunse in luglio a Villafranca guidato dall'Atkins, il quale al suo arrivo ebbe la nomina a capitano di vascello ed il comando del *San Carlo*. Contemporaneamente il D'Haviland veniva nominato maggiore e destinato al comando del *San Vittorio*. [1] Sul *San Carlo* imbarcarono inoltre, come secondo, il luogotenente cavaliere di Castelvecchio, il sottotenente col grado di luogotenente Richardson, il sottotenente cavaliere di Castelnuovo, i guardiamarina Roos e Penny, Moor, Sheriff, i volontari cavaliere di Borghe e cavaliere Grimaldi. Sul *San Vittorio* il cavaliere Daviet di Foncenex come secondo, il sottotenente col grado di tenente Deacon, il guardiamarina Bungam.

Gli insegnamenti dell'esperienza avevano, come si vede, portato il loro frutto, ed il Governo sardo si era deciso ad

[1] Tanto il PINELLI nella sua *Storia militare del Piemonte* come il RANDACCIO nella sua opera *Le Marinerie militari italiane nei tempi moderni* ricordando questi armamenti delle navi sarde chiamano *d'Arvillars* invece che *d'Haviland* il comandante del *San Vittorio* e lasciano così supporre trattarsi di ufficiale non inglese, ma piemontese.

5

adottare nella designazione dei comandanti delle sue fregate sistema totalmente opposto a quello primitivamente adottato; invece cioè di dare il comando delle medesime ad ufficiali regnicoli lo dava ora ad ufficiali esteri e gli ufficiali regnicoli li imbarcava come secondi. Quanto agli stati maggiori essi venivano composti di elementi misti con preponderanza dell'elemento più esperto, cioè del forestiero.

Tutti italiani erano i piloti di bordo: quello reale del *San Carlo* era allora certo Pagliera di origine savonese, ma anche Villafranca ne dava degli eccellenti: parecchie famiglie villafranchesi erano da secoli rappresentate in quella modesta e benemerita categoria di marinari: ci piace ricordare fra esse la famiglia Montolivo, la quale continuò poi nella marina sarda e continua anche oggigiorno nella marina italiana le sue antiche ed onorevoli tradizioni di buon servizio e fedeltà alla bandiera dei sovrani sabaudi.

Nulla dunque d'essenziale mancava ormai più alle fregate sarde per tenere il mare col dovuto profitto e soddisfare pienamente i desiderî di Sua Maestà. Esse ripresero infatti senza ritardo il loro servizio cacciando i barbareschi, reprimendo il contrabando, mantenendo attive e sicure comunicazioni fra l'isola di Sardegna e il continente.

Quanto l'effetto della loro presenza riuscisse immediatamente proficuo ci è testimoniato da tutti gli storici: nessuno di essi però ci fornisce notizie particolareggiate circa la quantità e la qualità delle imprese da loro compiute. Eppure queste imprese, per quanto modeste, nè certo molto dissimili da quelle di altre parecchie navi da guerra loro contemporanee, le quali, mentre tutta Europa dormiva altissimo sonno, onorevolmente combattevano contro i pirati, meriterebbero di essere tratte alla luce. Sfortunatamente gli archivi piemontesi sono a questo riguardo quasi altrettanto aridi quanto i libri di storia: essi ci offrono bensì parecchie lettere della Segreteria di guerra ai comandanti delle navi o della marina e non poche lettere di argomento più o meno marinaresco dalla stessa Segreteria dirette ai governatori di Nizza e Villa-

franca ma non una sola relazione di campagna o di viaggio, non un solo giornale di bordo, non una sola lettera o risposta di ufficio delle autorità marittime.

Noi abbiamo, comunque, potuto mettere in sodo che dal 1765 al 1768 il servizio delle due navi fu attivissimo e che frequenti furono le prede da esse operate sui barbareschi dalle cui unghie non di rado liberarono anche bastimenti cristiani già catturati: imprese queste ultime particolarmente belle e meritorie, ma nello stesso tempo quasi altrettanto vantaggiose quanto le prime, perchè i bastimenti così riscattati divenivano, secondo l'uso del tempo, proprietà dei loro liberatori, mentre capitani ed equipaggi consideravansi già più che fortunati di potere, a tal prezzo, sfuggire alla schiavitù dei musulmani.

Ma di tale attività di servizio, scompagnata probabilmente dalle necessarie cure e riparazioni, non tardarono a risentirsi prima il vascello e poi anche la fregata.

Tanto l'uno che l'altra erano, come i lettori conoscono, navi già anziane all'atto del loro acquisto e perciò il loro acquisitore, il cavaliere Balbiano, aveva potuto averle a condizioni assai modeste: ma se erano costate poco, la loro bontà doveva naturalmente corrispondere al loro costo.

D'altra parte l'arsenale di Villafranca, quantunque andasse continuamente migliorandosi grazie a nuovi scavi del fondo, officine, banchine, macchinario, ecc., non si trovava però ancora in condizioni tali da attendere in modo soddisfacente alla perfetta manutenzione delle nuove grandi navi: un bacino per ripulirne le carene - non peranco protette a quei giorni da rivestimenti metallici - o almeno una buona macchina da carenare sarebbero stati indispensabili: ma il bacino non potevasi improvvisare: quanto all'apparecchio da carenare non si decise di costruirlo che parecchi anni più tardi e forse a tale decisione non fu estraneo l'esempio del porto di Civitavecchia, provvedutosene nel 1772 in circostanze analoghe a quelle di Villafranca. Anche colà difatti le due fregate *San Pietro* e *San Paolo*, di eguale provenienza del *San Carlo* e

del *San Vittorio*, cioè comprate in Inghilterra, dopo brevissimo termine di tempo e sebbene mandate qualche volta in bacino a Malta per ripulirsi, eransi riconosciute così male ridotte da riuscire inservibili. « Codeste navi, come sempre accade negli accatti all'estero - scrive il Guglielmotti - non rispondevano più ai nostri bisogni e dopo sei anni (dal 1755 al 1761) parevano più vecchie di sessanta ». Lo stesso nel 1769 poteva dirsi delle navi sarde durate egualmente sei anni (1763-1769).

A buon conto dunque se il cavaliere Balbiano era stato burlato, non meno burlati di lui erano stati gli agenti pontifici suoi predecessori.

Simili inconvenienti verificavansi d'altronde e non di rado anche in altre maggiori marine dei secoli passati non provvedute dei mezzi occorrenti per mettere completamente a secco i loro vascelli e le loro fregate, nè solo per navi comprate all'estero, ma anche per navi costrutte in paese. L'ammiraglio Fincati, nella *Rivista marittima* di marzo 1879, pubblicando la *Relazione letta in Senato dal N. U. ser Marin Michiel capitan generale delle navi venete dopo la campagna 1677-1680* ricorda, per esempio come il *Giove Fulminante*, la *Costanza Guerriera*, il *Drago Volante*, la *Fama Volante*, la *Venere Armata*, la *Madonna della Salute* che furono le prime fregate costrutte dalla marinara Venezia si trovassero già in cattivo stato dopo brevissimo tempo di servizio e non durassero in media più di una ventina d'anni

Alla Corte di Torino la notizia delle cattive condizioni in cui si trovavano le due navi non poteva che riuscire spiacevolissima.

Fino dal 1767 si erano disfatte le galere antiche e non ne restavano neppure i legnami che, in simili casi di demolizioni, dopo fatta la scelta di quanto era ancora utilizzabile, solevansi dare in elemosina ai frati cappuccini per servizio della loro cucina! Nessun'altra fregata si poteva aspettare dall'estero, nessuna più essendone stata acquistata. Solo valido rappresentante della marina sabauda restava un

felucone chiamato *San Gavino* che pare fosse armato la prima volta appunto nel 1767.

Ma il conte Bogino non era uomo da perdersi d'animo. Fatte prima esaminare bene le due navi con la speranza di poterne trarre ancora qualche profitto, ciò che dopo minuto esame parve, almeno per il *San Vittorio*, non dovesse essere assolutamente impossibile, egli proponeva a Sua Maestà di surrogare il *San Carlo* con una nuova fregata da 36 cannoni facendola questa volta espressamente costrurre in Inghilterra e di preparare nello stesso tempo a Villafranca tutto l'occorrente per costruirvene una seconda destinata a surrogare più tardi il *San Vittorio*, il quale intanto si sarebbe raddobbato nel miglior modo e reso atto a servire ancora per qualche tempo.

Pur troppo però all'atto di porre mano alle riparazioni del *San Vittorio* accadde quanto in simili casi suole quasi sempre accadere: più si penetrava nella sua ossatura e più la si trovava guasta; riusciva quindi impossibile prevedere dove sarebbero andati a finire i lavori incominciati.

Fu pregato l'ingegnere capo della reale marina francesa, certo Coulomb, di venire da Tolone, ove egli trovavasi, a visitare le due fregate. Egli venne ma non potè che confermare le loro pessime condizioni.

Si decise adunque di demolirle e venderle entrambe.

Raddoppiarono di conseguenza le premure per avere un materiale nuovo da sostituire a quello così rapidamente finito. Il comandante Atkins ebbe l'incarico di fare tutte le proposte necessarie per l'impianto del progettato nuovo scalo di costruzione a Villafranca ed il maestro costruttore Mearns l'incarico di eseguire tale impianto.

Nello stesso anno 1769 si diedero anche le convenienti disposizioni per l'impianto di una corderia.

Ottime disposizioni: ma frattanto il momento non era certo dei più belli per la marina del Re di Sardegna.

Mancando occasione di navigare licenziavasi in quei giorni e tornava in Inghilterra il comandante D'Haviland.

Seguivalo poco dopo anche l'Atkins convenientemente rimunerato e ringraziato per i suoi buoni servigi, lasciando di sè eccellente ricordo tra gli ufficiali della piccola marina villafranchese rinnovatasi alla sua scuola.

Durò oltre un anno la critica condizione da noi descritta. Ma finalmente nell'agosto 1771 giunse dall'Olanda una nuova e bella fregata da 32 cannoni che il Governo sardo aveva fatto costruire colà invece che in Inghilterra, ritenendo probabilmente di potervi avere migliori materiali e più buon mercato.

I piani di costruzione erano stati però preventivamente comprati in Inghilterra da un ingegnere inglese per 16 lire sterline. Aveva assistito alla costruzione, al varo ed alla spedizione, il cavaliere di Foncenex espressamente mandato in missione ad Amsterdam.

La spesa totale pare fosse di 230 mila lire piemontesi, cioè, qualcosa più del costo complessivo delle due navi comprate dal cavaliere Balbiano in Inghilterra, ma ancora meno della metà del costo di uno solo dei cannoni che armano le torri del nostro *Duilio!*

Il viaggio dall'Olanda a Villafranca fu compiuto con equipaggio mercenario reclutato ad Amsterdam e comandato da un capitano olandese, certo Giacobbe Hoak.

La nuova fregata a cui fu posto lo stesso nome di *San Carlo* già portato dal vascello, venne immediatamente armata per effettuare il cambio del vicerè di Sardegna e quindi riprendere le solite crociere.

Suo primo comandante fu l' inglese Richardson, ufficiale in 2° il cavaliere di Castelvecchio: lo stato maggiore componevasi al solito di ufficiali inglesi e regnicoli, fra cui il tenente Roos e, salvo errore, anche i cavalieri Saluzzo e Della Chiesa di Cervignasco entrati in servizio come guardiemarina nell'anno 1768.

Durante tutto il 1771 il *San Carlo* fu coadiuvato nel suo pesante servizio dal già nominato felucone *San Gavino* e da alcuni altri legnetti minori.

Nel 1772 mentre si progettava di accrescere quell'armatella costruendo o comprando una galeotta, i regi legni provvedevano essi stessi alla bisogna catturando ai barbareschi una nave di tale classe che fu tosto messa in ordine e rimandata in mare contro di essi.

Fu questo l'ultimo avvenimento marittimo di qualche importanza del regno di Carlo Emanuele III.

Il 20 febbraio dell'anno successivo, il buon re chiuse per sempre gli occhi alla luce.

Sebbene oppresso da oltre un anno da grave infermità, egli aveva voluto sino all'estremo suo giorno personalmente attendere alle cure dello Stato, non escluse quelle riguardanti la marina.

La morte di così savio principe fu gran lutto per il Piemonte e tanto più grave in quanto essa venne immediatamente seguita dal ritiro dagli affari del favorito primo ministro di lui, il conte Bogino, del quale abbiamo già più volte accennato le benemerenze.

Non ebbe, comunque, pel momento la marina a lagnarsi del passaggio dello scettro sabaudo a mani più giovani e, conviene pur dirlo, anche più generose di quelle del venerando vincitore di Guastalla la cui abituale parsimonia era divenuta col passare degli anni sempre più rigorosa.

Il suo successore, il cavalleresco Vittorio Amedeo III, subito si palesò animato, a questo riguardo, da bellissime intenzioni, nè solo per la marineria da guerra, ma anche per la commerciale a favore della quale volle che senza ritardo si affrettasse la definitiva sistemazione del porto di Limpia a Nizza, opera monumentale e gloriosa del regno precedente.

Per la marina da guerra, ciò che più premeva era di aumentarne lo scarso materiale navigante, giacchè mentre i lavori di costruzione della fregata messa in cantiere a Villafranca trovavansi ancora molto arretrati, troppo insufficienti al bisogno riescivano la fregata *San Carlo*, il felucone *San Gavino* la galeotta e le altre minori navicelle che, come già

dicemmo, rappresentavano allora tutta la potenza marittima del Regno.

Vittorio Amedeo decise quindi di fare qualche nuovo acquisto. Destinato il tenente colonnello Daviet di Foncenex al comando del *San Carlo* invece del Richardson, spedì, nella primavera del 1774, questo ultimo ufficiale in Inghilterra con incarico di comprarvi due navi guardacoste, la prima delle quali giunse nel settembre dello stesso anno a Villafranca e fu uno schooner cui venne posto nome *Favorita*. L'altra giunse poco dopo e pare fosse un cutter che ebbe il nome di *Speditivo*.

Per far fronte al pagamento di queste navi ed in generale alle nuove spese derivanti dal progettato riordinamento dell'armata e delle difese marittime del Regno, il re non esitò a chiedere il concorso della Chiesa adducendo l'utilità indiscutibile che tutta la cristianità avrebbe tratto da tali armamanti precipuamente destinati a combattere i pirati barbareschi. Ottenne così dal Papa l'alienazione a proprio favore dei redditi di parecchi benefizi ecclesiastici vacanti.

Frattanto il *San Carlo* assiduamente continuava le sue crociere in Sardegna o tra Sardegna e Villafranca. Non ci risulta chi fosse il secondo del comandante Foncenex: certo tra gli ufficiali da lui dipendenti erano un De Lunel, un Mattone di Benevello, un d'Arcollières e un Giorgio Des Geneys, il futuro capo supremo e restauratore della marina sarda nel secolo nostro, allora allora nominato guardiamarina (1773): tanto il comandante come quasi tutto, se non tutto, lo stato maggiore erano dunque oramai regnicoli.

Al *San Carlo* si unirono prontamente anche la *Favorita* e lo *Speditivo:* sulla prima di queste navi il distaccamento dei soldati di marina era nell'anno 1775 comandato da un Morin.

Gli anni 1774-75-76 furono anni di grandi mutamenti per le instituzioni militari piemontesi.

Re Vittorio, appassionato fino all'eccesso di armi e di

armati, ammiratore fino all'idolatria del grande Federico di Prussia, volle riformati alla prussiana tutti gli ordinamenti dell'esercito sabaudo, il quale già nel medesimo senso era stato parzialmente riordinato pochi anni prima dal padre suo.

La marina fu a propria volta chiamata a partecipare, sebbene in più ristretta misura, alle riforme.

Venne in quella occasione stabilita anche una nuova divisa per gli ufficiali naviganti, o *di bordo* come cominciavansi allora a chiamare.

L'ordinanza determinante questa nuova divisa porta la data del 16 settembre 1774 ed è redatta in lingua francese, forse perchè diretta ad ufficiali quasi tutti savoiardi, o, più probabilmente ancora, in omaggio alla moda prevalente a quei giorni presso la Corte di Torino che molteplici vincoli di parentela e di amicizia legavano alla Corte di Francia.

Corpo R. Equipaggi (1713-1771)
(Da un figurino originale esistente nella R. Biblioteca di Torino)

Essa, in mancanza del corrispondente figurino che abbiamo inutilmente cercato, ci permette di formarci un' idea abbastanza completa del modo divestire dei nostri commilitoni verso la seconda metà del secolo scorso. Eccola tale quale:

DÉTERMINATION DU ROI POUR LE NOUVEL UNIFORME DES OFFICIERS DE BORD ET DES GARDES MARINE.

Les Officiers de Bord et les Gardes Marine auront le just'au corps bleu, paremens et collet de velours cramoisi, veste et culottes gris de perle ou gris clair.

Les boutons seront de cuivre doré plats avec l'empreinte d'une ancre.

Le chapeau aura un bord d'or de la façon et largeur de l'échantillon qui en existe auprès de l'Office Général du solde: les Officiers de bord et les Gardes Marine pourront porter pendant la navigation et à terre, lorsqu'ils ne seront pas de service, ou qu'ils ne feront pas corps, un chapeau à petit bord de la moitié à peu près de la largeur et du dessein de l'autre. On supprimera les revers et les boutonnières d'or en y suppléant par un galon d'or uni en bordé conforme à celui qui est établi pour les distinction des officiers des troupes dont le modele a été remis à l'Office Général du solde et de la manière suivante:

Les Capitaines Commandans auront un galon à deux raies sur l'habit et collet et un double bordé du même sur les paremens et sur la veste.

Les Capitaines en 2^{d} auront un galon à une raie sur l'habit et collet et un double bordé du même sur les paremens et sur la veste.

Les Capitaines Commandans et les Capitaines en 2^{d} porteront deux épaulettes d'une once de largeur avec la houppe. [1]

Les Lieutenans auront un galon d'une raie sur l'habit, collet, paremens et veste, avec deux epaulettes de deux tiers d'once de largeur avec la houppe.

Les Sous-Lieutenans auront les mêmes distinctions, à l'exception des épaulettes qui n'auront que demi once de largeur et seront sans houppe.

Les Gardes Marine de 1re classe porteront un bordé d'une raie sur la veste, paremens et collet; ceux de 2de classe sur la veste seulement et les épaulettes des uns et des autres ne seront que d'un tiers d'once de largeur, sans houppe. S. M. permet cependant aux Officiers de bord et aux Gardes Marine de porter même à Caillary [2] un petit uniforme tout bleu sans autre distinction que celle d'une petite épaulette lorsqu'il fera mauvais tems.

Les Capitaines des Ports pourront porter l'uniforme établi pour les Capitaines en 2^{d} ou retenir celui qu'ils ont.

---

[1] Nel 1786 queste spalline vennero abolite e ad esse ne furono sostituite altre di rame dorato, *per utilità di difesa contro i Barbareschi la cui forza principale negli abbordaggi consiste nelle armi bianche.* Solo la cavalleria, fra i corpi dell'esercito, portava spalline consimili.

[2] Caillary = Cagliari.

Les Lieutenans des Ports auront le même uniforme que les G. M. à l'exception qu'il n'auront point de galon sur la veste.

Le Premier Pilote, le Premier Nocher et le Chef Cannonier, lorsqu'ils seront pourvûs de Commissions porteront le même uniforme que les Lieutenans des Ports, mais sans épaulettes.

L'Epée aura la lame à double tranchant, plus courte que celle de l'Infanterie et la garde sera faite à coquille de la façon qui sera déterminée par le Commandant et la Dragonne de la forme établie pour les officiers des troupes et selon les grades d'un chacun.

Les Matelots auront pour armement au lieu du sabre un coutelas porté par un ceinturon qui sera aussi muni d'un Porte Pistolet et le Commandant enverra à l'Office Général du solde le modele du coutelas et d'un ceinturon en expliquant la quantité qui en sera necessaire pour que le dit Office puisse la faire pourvoir.

Turin le 16 7mbre 1774.

Vû CHIAVARINA.[1]

Queste disposizioni valgono altresì a dimostrarci qualmente il Corpo della marina, sebbene non ancora autonomo, andasse sempre più acquistando impronta speciale, come d'altronde inevitabilmente richiedevano le speciali attitudini e lo specialissimo servizio del suo personale.

L'idea della necessità di tale autonomia era già fino da allora così radicata nella mente delle persone competenti che il comandante Di Foncenex, chiamato nel 1775 a redigere un progetto di riordinamento dell'amministrazione marittima, non esitava a mettere innanzi quell'idea come base fondamentale di tutte le sue proposte.

Il Foncenex seguitava, come vedesi, ed essere tenuto in gran conto ed a venire di preferenza consultato. Egli restò al comando del *San Carlo* per oltre due anni e ciò senza pregiudizio del buon andamento della scuola di artiglierià da lui fondata in Villafranca, perchè ci risulta che nel 1775 face-

---

[1] Il conte Chiavarina di Rubiana, ministro delle armi di re Vittorio Amedeo III e successore del conte Bogino.

vansi ancora presso quella scuola regolari esercizi di tiro contro bersagli in mare.

Profondo sonno pare invece che dormissero nel frattempo i costruttori della fregata già da tanto tempo messa sul cantiere di Villafranca. Ma ordini pressanti venuti da Torino spinsero finalmente innanzi i lavori, e, prima che finisse il 1778, la nuova nave si trovò pronta a prendere il mare.

Fu allora disarmato il *San Carlo* che, dopo otto anni di non interrotto servizio e non meno di nove campagne contro i Barbareschi, aveva gran bisogno di riposo: in sua vece si armò la fregata nuova sulla poppa della quale venne ancora una volta scritto il nome di *San Vittorio*.

A comandarla fu chiamato il Foncenex che tosto se ne partì alla volta di Sardegna per il solito servizio di crociera.

Buona nave e buon comandante: tutto faceva sperar bene. Non tardarono infatti a giungere dalla Sardegna eccellenti notizie. Il 19 agosto, trovandosi il Foncenex con la sua nave nelle acque del golfo di Palmas, scopriva un pirata tunisino che, catturata una tartana toscana, se la rimorchiava in Africa: avvicinatolo a tutta forza di vele egli lo costringeva a lasciare la preda, e stava già per farlo a sua volta prigione, quando mancato il vento, quel masnadiero, armati i remi, riusciva a fuggire non senza però gravissimi danni.

L'avviso di una imminente spedizione di molti legni algerini sulle coste di Provenza e Genova fece poco dopo tornare in crociera, oltre il *San Vittorio*, anche il *San Carlo*, ma, passato l'allarme, il *San Carlo* venne daccapo disarmato.

Intanto sino dal novembre 1778, cioè dopo il varo del *San Vittorio*, erasi creduto opportuno di vendere lo schooner *Favorita* come poco adatto a servizi guerreschi: tre anni più tardi vendevasi per la stessa ragione anche il cutter *Speditivo*.

Nel 1781 gli abitanti di Villafranca godettero del singolare spettacolo di vedere una nave di bandiera marocchina tranquillamente ed amichevolmente ancorata nella loro rada. In seguito alla pace conclusa poco prima tra il re di Sardegna e l'imperatore del Marocco erasi convenuto che gli schiavi delle due

parti sarebbero stati messi rispettivamente in libertà. La nave marocchina aveva dunque missione di prendere i sudditi dell'imperatore già schiavi sulle galere sarde: pochi e per la maggior parte invalidi erano costoro, ma fossero pure stati molti e validi, la loro partenza non avrebbe potuto ormai cagionare sensibile danno alla marina villafranchese. Le galere (navi) erano sparite da un pezzo e con esse il bisogno di schiavi.

S'ingannerebbe nondimeno a partito chi credesse che con la sparizione delle galere fosse sparita per sempre la marina da remo. Appunto in quello stesso anno 1781 di cui discorriamo essa tornava a far capolino in Villafranca: il Governo piemontese decideva infatti di provvedersi di due mezzegalere destinandole a sostituire nei quadri del naviglio il vecchio felucone *San Gavino* e la fregata *San Carlo* anch'essa già molto sdruscita.

A tal passo non si venne senza mature riflessioni. Si fecero minuziosi confronti tra le spese di acquisto, di armamento e di manutenzione delle due classi di navi, ma furono sopratutto le ragioni di ordine tecnico che prevalsero.

Due sole navi di linea, cioè quante ne aveva sino allora mantenuto la marina Sarda, costituivano evidentemente, anche se appoggiate da un discreto numero di galeotte, feluche, gondole e altre consimili navicelle minori, un troppo scarso presidio in confronto delle esigenze a cui quella marina era chiamata a provvedere: ne sarebbero occorse parecchie di più, ma l'esperienza degli anni precedenti aveva ad esuberanza dimostrato come il possesso e la manutenzione anche di un numero limitatissimo di simili navi richiedessero cure sproporzionate ai mezzi dell'arsenale di Villafranca e spese maggiori di quelle che per gli armamenti marittimi potesse permettersi l'erario piemontese.

D'altra parte in diverse occasioni era accaduto che navi piratiche di potenza molto inferiore alle fregate fossero loro sfuggite valendosi dei remi, mentre queste ultime, schiave sempre del vento, trovavansi ridotte a forzata immobilità.

Poco adatte si erano finalmente dimostrate le fregate per guerreggiare contro i Barbareschi lungo le frastagliate coste della Sardegna non sempre di facile approdo per navi di quella pescagione e dove d'altronde mancava per esse qualsiasi mezzo di rifornimento o riparazione, mentre ogni piccola calanca serviva di comodo rifugio alle sottili navi nemiche.

Di fronte a simili considerazioni il tipo della mezzagalera era proprio ciò che poteva convenire di meglio alla marina Sarda per rifornire il suo materiale navigante, senza perciò totalmente rinunciare alle navi di linea utilissime per le spedizioni di maggiore importanza e sopratutto per le comunicazioni tra il continente e la Sardegna.

Ecco come il padre Guglielmotti descrive - nè la descrizione potrebbe essere più elegante - la mezzagalera nel suo *Vocabolario marino militare*:

« *Mezzagalera* — Specie di militar naviglio da remo, che si distingueva dalle grandi triremi, per tre caratteri specifici, che erano: dimensioni ridotte, rematori scapoli [1] e remo sensile. Trenta metri di lungo, invece di cinquanta; sei di largo, invece di otto; venti banchi invece di trenta; ed un solo vogatore per ciascun scalmo, invece di cinque. Di bel tempo e senza contrasto, spiegavano tutto il cotone delle lunghe antenne e gentili, e correvano velocissime all'orza, più di qualunque boliniere. Ma nella caccia o nella mischia, o dove si volesse con ardimento strategico vincere il vento, il mare, il nemico, allora ponzavano vigoroso sovr' esso il braccio del remo lunghissimo ed elastico; e ne facevano ala potente a qualunque volo di vittoria. Insomma così le mezzegalere spiccavano tra i gioielli delle antiche marine, come oggidì lampeggiano le torpediniere e gl' incrociatori. »

Ed aggiunge più sotto:

---

[1] Questa parola *scapoli* non deve essere intesa, almeno per la marina Sarda, nel senso suo assoluto di *liberi*, perchè, se non siamo male informati in tale marina il servizio della voga continuò ad essere fatto, anche a bordo alle mezzegalere, da *galeotti* o *forzati* sotto la vigilanza dei relativi aguzzini.

« Negli ultimi tempi presero (le mezzegalere) in corsìa un pezzo da 24; due cannoni laterali da 12, otto tromboncini alle bande, cinquanta soldati ai pavesi, duecento persone di equipaggio, compresi gli ufficiali e le maestranze. »

Le mezzegalere erano insomma alcunchè di meglio che semplici navi da remo e riunivano buona parte dei vantaggi dei due sistemi, remico e velico.

La loro introduzione nel servizio marittimo sabaudo poteva dunque considerarsi piuttosto un progresso che un regresso.

Per guadagnare tempo ed acquistare insieme un buon modello del nuovo tipo di nave prescelto, il Gabinetto di Torino pensò di rivolgersi a quello di Napoli, chiedendogli licenza di far costrurre una prima mezzagalera nel regio arsenale napoletano dove le maestranze erano molto pratiche di simili costruzioni.

La licenza fu cortesemente accordata e subito si cominciarono i lavori.

Nel maggio 1782 la mezzagalera era bell' e pronta ad essere consegnata.

Da Napoli essa navigò con equipaggio napoletano alla volta del porto di Trapani come più vicino alle acque della Sardegna dove essa era destinata a prestar servizio. Andò a riceverla a Trapani la fregata sarda *San Vittorio*.

Le posero nome *Santa Barbara* ed ebbe per primo comandante un De Nobili e per tenente un Porcile.

Marinaro di molta vaglia era il De Nobili, già comandante del felucone *San Gavino*. Nel 1772, mentre non meno di ventotto navi barbaresche eransi data la posta lungo le spiaggie di Sardegna per corseggiare, egli non aveva esitato a prendere il mare col solo suo legnetto e, scontrate tra Corsica e Sardegna due galeotte nemiche, le aveva entrambe ridotte a così mal partito che una gli si arrese prigioniera e l'altra fuggì. Non era da meno del De Nobili il Porcile, modesto ed arditissimo giovine, il cui nome dovremo da ora innanzi immancabilmente ricordare tutte le volte che ci accadrà ricordare qualche fatto onorevole per la marina Sarda.

L'acquisto della *Santa Barbara* fu tosto seguìto dalla radiazione del vecchio *San Carlo.* Si offerse di comprarlo una associazione commerciale nizzarda la quale si proponeva di ripararlo e servirsene per stabilire dirette relazioni di traffico fra Nizza e le Americhe.

Molto favore trovavano queste iniziative commerciali presso la Corte di Torino: sovrano e ministri cercavano in tutti i modi possibili di secondarle. Già fino dall'aprile 1779 l'arsenale di Villafranca aveva avuto ordine di imprestare otto cannoni alla nave di commercio *Vittorio* che faceva viaggi tra Villafranca e Londra e che, come tutte le navi mercantili di quel tempo, si trovava costretta ad imbarcare simili arnesi per difendersi dai pirati. Nell'agosto 1782 un'altra nave di commercio nizzarda denominata *Vittorio Amedeo,* veniva adirittura scortata per sua sicurezza fino allo stretto di Gibilterra dalla regia fregata *San Vittorio.* Eguale accompagnamento fu promesso al *San Carlo* che doveva partire poco dopo, ma pur troppo la partenza non potè più aver luogo perchè la nave fu riconosciuta soverchiamente guasta e perciò inetta ad affrontare i rischi di lunghe navigazioni.

A Villafranca si profittò della tregua per fasciare di rame la carena del *San Vittorio,* preziosa innovazione già da parecchi anni adottata negli arsenali d'Inghilterra, ma solo da poco tempo passata in Francia e quindi in Italia.

Nel 1783 si decise di comprare a Napoli anche la seconda delle due mezzegalere di cui erasi progettato l'acquisto fino dall'anno precedente. Ma questa volta invece di farla costrurre appositamente, si chiese al re di Napoli, allora tutto infatuato di vascelli e fregate, che volesse cederne una delle sue: ottenuta tale cessione, si impose alla nuova nave il nome di *Beata Margherita* e la si spedì tosto in Sardegna ad appoggiare la *Santa Barbara.*

In quello stesso torno giungeva a Villafranca un altro nuovo legno comprato anch'esso bell'e fatto in porto ancora più lontano, cioè a Venezia. Chiamavasi *Costantina* ed era legno non da remo, ma da vela: pare fosse acquistato spe-

cialmente a scopo di viaggi commerciali ed in seguito allo sfortunato tentativo di adoperare per tale scopo il *San Carlo.* Da Venezia ai nostri mari fu scortato dalla squadra veneziana dell'ammiraglio Querini che recavasi a Tunisi e ad Algeri per appianarvi difficoltà ultimamente sorte fra quelle Reggenze e la Repubblica di San Marco.

Agli accrescimenti del naviglio corrispondevano quelli degli equipaggi e delle truppe di marina. Già fino dal 1782 erano state dal re instituite le *Compagnie leggere di marina* come sussidiarie all'antico *Reggimento della marina,* il quale ridotto da Carlo Emanuele III nel 1760 ad un solo battaglione, veniva poi nel 1786 di nuovo portato da Vittorio Amedeo alla forza normale di due battaglioni.

Riuscirono tali accrescimenti di difese marittime oltremodo opportuni ed utili, perchè nel 1783 i Barbareschi, con l'usata audacia, fecero diverse apparizioni sulla riviera ligure di ponente e fino in vista di Nizza e Villafranca: fu tosto spedita contro di essi una squadretta composta del *San Vittorio,* della barca *Sant'Ospizio* e di uno sciabecco, mentre si spedivano ordini all'altra squadretta di Sardegna perchè raddoppiasse la vigilanza e stesse pronta ad agire, occorrendo, di concerto con la prima.

Ma i Barbareschi, cui poco garbavano simili apparecchi, si affrettarono a tornare ai loro covi.

Tregua momentanea però, giacchè, non più tardi di un anno dopo, già facevansi daccapo vedere nei nostri mari.

Non di rado incontravanli le navi sarde nel recarsi da Villafranca in Sardegna. In uno di tali incontri e precisamente nel novembre 1785, il *San Vittorio* toglieva dalle loro mani una disgraziata nave genovese, *Santa Maria del Carmine,* che essi avevano predato e disponevansi a rimorchiare prigioniera in Africa.

A rischio non meno serio e di conseguenze infinitamente più gravi si trovò esposto per proprio conto lo stesso *San Vittorio* nel giugno dell'anno successivo.

Il fatto merita di essere raccontato.

Doveva il *San Vittorio* trasportare in Sardegna un grosso corpo di truppe per cambio delle guarnigioni dell' isola. Come suole accadere in simili circostanze, molte famiglie di ufficiali e soldati avevano chiesto ed ottenuto di accompagnare i loro cari: oltre queste famiglie di militari eranvi a bordo non pochi altri passeggeri civili ed un completo carico di materiali d'ogni genere, cominciando da una rilevante somma di danaro che da Torino veniva spedito al vicerè per i pubblici servizi.

Le occasioni di traffico tra il continente e l'isola non erano frequenti: si cercava dunque di trarre il più largo profitto possibile da ogni viaggio della fregata.

La partenza ebbe luogo in ottime condizioni di vento e di mare: soffiava una leggera brezza da terra e la fregata, date fuori tutte le vele, si allontanò rapidamente da Villafranca; ma percorse appena poche miglia, la brezza a poco a poco cedette ed il cammino divenne minimo: in quel mentre ecco comparire all'orizzonte prima le alberate e poi gli scafi di cinque sciabecchi algerini di diversa grandezza i quali, aiutandosi con i remi, sempre più avvicinavansi ed evidentemente accennavano a volere circondare la fregata.

Chiamavansi nel secolo scorso ed in principio di questo, *sciabecchi* certe navi di moderata grandezza, basse di bordo, sveltissime di forme ed armate da tre alberi latini, le quali, come specialmente atte alla pirateria, venivano di preferenza adoperate dai Barbareschi. Portavano dodici, sedici, venti e qualche volta fino a ventiquattro cannoni ed equipaggio in proporzione: occorrendo potevano aiutarsi nel loro cammino con i remi: nel loro genere rappresentavano indubbiamente anch'essi, come le mezzegalere, un pregevole tipo di nave da combattere.

L'armamento algerino era dunque abbastanza importante: non tale però che in circostanze normali una buona fregata padrona di disporre liberamente dei propri cannoni e dei propri uomini dovesse eccessivamente spaventarsene.

Nel 1763 una nave mercantile genovese, la *San Francesco di Paola*, capitano Domenico Castellini, 30 cannoni e 100 uomini di equipaggio, venuta alle prese, nei paraggi delle

Baleari, appunto con cinque sciabecchi algerini oltre un sesto legno minore, non solo avevane bravamente sostenuto l'assalto, ma, passando dalla difesa all'offesa, era riuscita a porre in fuga l' intiera squadra. Caso veramente non comune, ma che il comandante del *San Vittorio* doveva certo ricordare.

Tutt'altro che normali erano invece, come dicemmo, le condizioni della fregata sarda completamente trasformata per quel viaggio in nave da carico.

Non esitò tuttavia il suo comandante cavaliere Ricca di Castelvecchio a chiamare ufficiali ed equipaggio a posto di combattimento ed a preparare ogni cosa per respingere vigorosamente il nemico.

Può facilmente immaginarsi la commozione dei passeggeri.

Frattanto non solo dalle spiagge nicesi, ma da quelle liguri, cui la fregata trovavasi in quel punto più vicina, eransi scorte le navi barbaresche, e mentre preparavansi in tutta fretta imbarcazioni ed armi per correre in aiuto del *San Vittorio,* facevansi segnali e sparavansi colpi di cannone con la lusinga di almeno intimidire il nemico, il quale parve infatti diventare alquanto più esitante nella sua manovra. Poterono così giungere presso il *San Vittorio*, alcune imbarcazioni sanremesi guidate da certo Verga capitano di quel porto. Coll'aiuto di quelle navicelle la fregata riuscì ad avvicinarsi maggiormente alla costa ed a mettersi sotto la protezione delle batterie di San Remo dove gli Algerini non osarono seguitarla.

L'accaduto die' luogo naturalmente ad infiniti commenti tanto a Villafranca come a Torino.

Sotto qualsiasi aspetto si guardassero le cose, certo non v'era da felicitarsene. Volere o non volere la bandiera sarda aveva subìto uno smacco e questo, per giunta, al cospetto di vicini tradizionalmente gelosi e malevoli, quali erano i sudditi della Repubblica genovese. D'altra parte non solo la missione del *San Vittorio* era per quella volta mancata, ma non potevasi prudentemente pensare a ritentarla in eguali condizioni.

Calmati alquanto gli spiriti, fu resa giustizia al cavaliere di Castelvecchio, riconoscendo che, data la situazione speciale della fregata, non avrebbe potuto condursi diversamente da come si era condotto: egli ricevette anzi gli elogi del re per la risolutezza dimostrata.

Ufficiali ringraziamenti furono inoltre mandati alle autorità genovesi di San Remo per il soccorso prestato. Si pensò anche ad offrire premi di danaro ai bravi marinari armatori delle imbarcazioni salvatrici, ma costoro nobilmente rifiutarono qualsiasi compenso. Solo dopo pressantissime insistenze si riuscì fare accettare al capitano Verga una tabacchiera d'oro come memoria della bella azione compiuta da lui e dai suoi.

Ordini precisi e minuziosi venivano frattanto impartiti a tutte le autorità della contea di Nizza perchè, rinnovandosi l'apparizione di navi barbaresche lungo la costa, tutto si trovasse pronto non solo per bombardarle, ma per accorrere a respingerle meglio e più prontamente che non si fosse fatto nell'ultima occasione.

Simili disposizioni non potevano però migliorare in nulla la critica condizione in cui era venuto ad un tratto a ritrovarsi il servizio delle comunicazioni fra Nizza e Sardegna

Il *San Vittorio*, sempre col suo carico a bordo, seguitava a dondolarsi sull'àncora in rada di Villafranca senza che da Torino si osasse mandargli l'ordine di riprendere il mare.

Un momento si pensò a disarmarlo ed a passare il carico sopra navi mercantili da noleggio protette da bandiera straniera; tale misura essendo però sembrata, come era, poco dignitosa, si decise di noleggiare bensì due navi, ma di farle navigare con bandiera sarda e di conserva col *San Vittorio*. E così si sarebbe fatto se il comandante Foncenex, sempre ascoltatissimo, non avesse insistito perchè invece di noleggiare le dette due navi si fossero addirittura comprate.

Presasi finalmente questa risoluzione ed andate a vuoto alcune trattative intavolate al riguardo con costruttori liguri, fu mandato a Marsiglia, con incarico di effettuare colà ed al più presto i progettati acquisti, il maggiore Roos, uno

degli ufficiali inglesi venuti al servizio sardo al tempo dell'Atkins e non più licenziatosene. Lo stesso Roos aveva poco prima, cioè nel 1785, condotto a Napoli e fatto riparare in quell'arsenale il *San Vittorio* bisognevole di importanti lavori. Missioni entrambe di molta fiducia e che dimostrano quanto quell'ufficiale valesse e fosse stimato.

Non tardò egli a trovare in Marsiglia due navi convenienti e queste furono la fregata *Carolina* ed un'altra nave minore, l'*Augusta.*

La *Carolina* costò cento trentacinque mila lire tornesi ed a Torino parve in principio troppo cara, ma poichè al suo arrivo in Villafranca il Foncenex e gli altri ufficiali di marina ne ebbero constatate le ottime condizioni e qualità, l'acquisto piacque e fu approvato, come per le stesse ragioni già era stato approvato quello dell' *Augusta,* giunta poco prima.

Alla *Carolina* nel suo viaggio da Marsiglia a Villafranca, andarono incontro per prudenza il *San Vittorio* e l'*Augusta.*

Le due nuove navi furono tosto introdotte in darsena per il loro allestimento. Rimase in rada il *San Vittorio* a bordo del quale si facevano alternativamente esercitare i tre equipaggi in attesa della partenza della squadra, la quale potè finalmente partire verso gli ultimi giorni dell'anno.

L'arrivo del *San Vittorio,* della *Carolina* e dell'*Augusta* in Sardegna produsse - come era da prevedersi - eccellenti risultati anche sotto l'aspetto della sicurezza di quelle popolazioni contro le scorrerie dei pirati.

Ma tornata la squadra a Villafranca si apprestarono gli Africani a ricominciare il mestier loro. Ed avrebbero certo avuto buon giuoco se sul loro cammino non si fossero trovate le due mezzegalere *Santa Barbara* e *Beata Margherita* vigili e coraggiose custodi di quei litorali.

Il servizio di tali navi costituiva una non mai interrotta campagna di guerra e sebbene non si usassero allora chiassate piazzaiuole e concerti di gran cassa per le colonne dei giornali, vive tuttavia nella memoria del popolo sardo il ri-

cordo di molti bei fatti di valore compiuti da quei bravi marinari, per i quali ogni uscita dal porto rappresentava l' inevitabile incontro di nemici ferocissimi e spesso più forti.

Come più particolarmente notevoli tra i combattimenti di quei giorni riferiremo i seguenti:

Il 19 agosto 1787 il cavaliere Porcile, da secondo passato comandante della *Santa Barbara* in premio dell'ardire da lui dimostrato in diversi precedenti scontri con i pirati africani, imbattevasi in un grosso sciabecco bisertino, assai meglio fornito così di cannoni come di equipaggio della propria nave. Mettevagli egli immediatamente la prora addosso ed abbordatolo, dopo parecchie ore di vivissimo combattimento ad arma bianca se ne impadroniva e lo traeva prigioniero con tutto il suo equipaggio. In quella fazione tenente o ufficiale in secondo del Porcile era un Verda, piloto un Alagna, comito un Millelire, i quali tutti si fecero grandissimo onore. Una lettera della Segreteria di guerra al cavaliere di Foncenex (18 settembre 1787), di cui abbiamo sott'occhi la copia, ci informa come re Vittorio non trascurasse di premiare quei valorosi: al vassallo Porcile accordò grado e anzianità di tenente di infanteria di ordinanza ed a parecchi tra i dipendenti di lui, non esclusi diversi semplici marinari, medaglie e gratificazioni. [1]

Contro un'altra forte galeotta barbaresca sostennero pure accanitissima pugna, e con esito non meno fortunato, la *Santa Barbara* e la *Beata Margherita* nel 1791. Comandante della *Santa Barbara* era sempre il Porcile, della *Beata Margherita* era comandante un cavaliere De May. Anche questa galeotta fu fatta prigioniera ed entrò a far parte del regio naviglio col nome di *Serpente*.

---

[1] Il cavaliere o vassallo Porcile, nato a Carloforte nel 1756, erasi arruolato nel 1769 come volontario nella reale marina dove avea poi ottenuto il grado di luogotenente provvisorio. Dal documento che citiamo nel testo dovremmo dedurre che nel 1787 egli fosse tuttavia ufficiale provvisorio e che solo da allora in poi cominciasse a figurare regolarmente nei ruoli dell'esercito.

Venuto l'anno successivo a prendere il comando superiore dei regi legni guardacoste dell'isola ed insieme il comando della *Beata Margherita,* il maggiore cavaliere di Costantin nizzardo, non tardò a raccogliere anch'egli la sua parte di pericoli e di gloria. Incrociando nelle acque di Corsica scontrò due galeotte africane, e, obbligatele a combattere, una ne predò e l'altra pose in fuga malconcia.

Presto diremo di altre onorevoli imprese del Costantin e de' suoi.

Mentre queste cose accadevano in Sardegna, ben più importanti avvenimenti svolgevansi in Piemonte. Re Vittorio Amedeo III, respinte con fiero disdegno le proposte di amicizia che venivangli offerte dalla regicida repubblica francese, ormai in rotta con tutte le monarchie di Europa, trovavasi improvvisamente coinvolto in una terribile guerra dalla quale egli, data la posizione geografica de' suoi Stati e malgrado le promesse di soccorso dell'Austria, non poteva pel momento attendere che disastri e rovine.

Prima infatti che spirasse l'anno 1792 avevagli già la Francia invasa ed occupata la Savoia, nè tardava a fare altrettanto per la contea di Nizza.

L'invasione di quest'ultima provincia ebbe luogo contemporaneamente per terra e per mare e fu ancora più rapida della prima.

Governatore della città di Nizza era allora il generale svizzero De Courten, glorioso veterano delle guerre di Carlo Emanuele III, ma ormai novantenne e quasi imbecillito. Preso alla sprovveduta dall'arrivo dei Francesi comandati dal generale Anselme, egli cedeva la piazza senza opporre resistenza alcuna.

Il vergognoso esempio produsse così deprimente effetto sull'animo del colonnello Cacciardi comandante del forte di Montalbano, e del capitano di vascello Foncenex, nominato pochi giorni prima governatore del porto di Villafranca, che, essi pure ed egualmente senza combattere, si arresero colle loro genti all'Anselme.

Pare che il Foncenex prima di cedere il castello di Villafranca, ove erasi rifugiato con i duecento uomini che costituivano la guarnigione della piazza, trattasse con il generale nemico una specie di capitolazione per effetto della quale egli ed i suoi avrebbero potuto liberamente ritirarsi a Braus, capitolazione che sarebbe poi stata violata dai Francesi. Riuscì, comunque, all'antico comandante del *San Vittorio* di fuggire poco dopo dalle mani di costoro e tornarsene in Piemonte. Ma, non avendo quivi potuto giustificare la propria condotta, fu, con sentenza di un consiglio di guerra, condannato a prigionia perpetua in una fortezza. Tristissima e veramente imprevedibile fine di una carriera piena di meriti e di soddisfazioni!

Caduti i forti di Villafranca, nessuna difficoltà più opponevasi all'occupazione del porto e dell'arsenale. L'ammiraglio Truguet, cui era stato affidato l'incarico di secondare con una divisione di cinque navi le operazioni del corpo di esercito dell'Anselme, e che sino allora erasi limitato ad incrociare davanti a Nizza, entrò dunque liberamente nel golfo.

Quivi si condusse naturalmente da padrone, mettendo la mano su quanto di buono trovò nel piccolo ma ben fornito arsenale del re di Sardegna.

Gli sfuggì però il miglior boccone del banchetto, cioè la fregata *San Vittorio*. Il colonnello Roos che la comandava, vista la brutta piega delle cose, non aspettò che i Francesi gli fossero sopra, ma, salpata con la massima sollecitudine l'àncora e date tutte le vele al vento, prese rapidamente il largo, protetto dalla bandiera inglese che egli aveva avuto l'accortezza di alzare invece della sabauda e che, come appartenente a potenza non ancora dichiarata nemica di Francia, assicuravagli i vantaggi della neutralità.

Caddero invece in potere dell'ammiraglio Truguet l'altra fregata, la *Carolina*, ed alcune altre navi minori, fra cui probabilmente anche l'*Augusta*, perchè di essa più non ci è accaduto trovare menzione in alcun documento di data posteriore a questa.

La *Carolina* fu tosto equipaggiata con marinai francesi e mandata a Tolone dove pure si recò l'Anselme portando seco il rimanente minuto bottino, fra cui non meno di cento cannoni e le corrispondenti munizioni.[1]

Non tardò tuttavia il francese ammiraglio a tornare sulle nostre coste.

Il 26 di ottobre presentavasi egli davanti ad Oneglia pensando di potersi impadronire di questo porto con altrettanta facilità come aveva fatto di Villafranca. Trovata invece inaspettata e validissima resistenza, ordinò alle sue navi di bombardare la città. Le batterie di terra, brillantemente servite da tre compagnie del reggimento la marina al comando di un Castelvecchio, figlio del comandante dello stesso nome ed ufficiale di marina egli pure, risposero sino all'estremo alle batterie delle navi la cui opera distruttrice durò non meno di due giorni consecutivi e fu coronata da uno sbarco generale delle fanterie francesi, le quali saccheggiarono ed arsero con furia selvaggia quanto ancora rimaneva in piedi nella disgraziata città.

Da Oneglia il Truguet passò nelle acque di Sardegna, dove il 27 dicembre comparve nel golfo di Cagliari con tutta la sua squadra che nell'intervallo aveva ricevuto importanti rinforzi e componevasi di undici vascelli, tre fregate e tre bombarde. Alcune informazioni confidenziali pervenutegli da

---

[1] Tanto il Pinelli come il Randaccio, che raccontano questi avvenimenti nelle loro storie, dicono che i Francesi si impadronirono allora della fregata *San Carlo* mentre l'ultima fregata sarda che aveva portato questo nome era stata, come sappiamo, sino dal 1782 riconosciuta inservibile a navigare: essa fu poco dopo demolita ed i legnami provenienti dalla sua demolizione furono adoperati per formare una palizzata di sostegno ad una delle scoscese vie di comunicazione tra la Villafranca alta e la bassa.

Più esatto è il TROUDE, il quale ne'suoi *Combats maritimes de la France* scrive che la nave presa dai Francesi a Villafranca fu appunto la *Carolina* che egli chiama però, e forse non senza ragione, corvetta invece che fregata. È pur vero d'altronde che tanto il Pinelli quanto il Randaccio mai non parlano nelle loro opere di altre navi di alto bordo sarde fuori del *San Carlo* e del *San Vittorio* ed evidentemente si riferiscono sempre alle prime due navi di tal nome, cioè alle due venute dall'Inghilterra nel 1763-64, mostrando ignorare come tali nomi fossero da allora al 1792 successivamente portati non da una sola, ma da due coppie di fregate.

quella città avevano fatto nascere in lui la speranza di trovare la popolazione disposta ad insorgere a favore di Francia, ma ricevuto invece anche qui come nemico e sorpreso da violentissima bufera dovette in tutta fretta abbandonare l'impresa e pensare a mettersi in salvo.

Due mesi dopo, cioè nel febbraio 1792, ritentava la prova, ma con esito anche peggiore e con la perdita di uno de' suoi vascelli.

Ogni giorno più critica diventava frattanto la situazione di Vittorio Amedeo. La Francia non gli dava tregua ed alternando ostilità e lusinghe, cercava con ogni mezzo impedirgli l'alleanza con l'Austria verso cui egli sentivasi fatalmente portato, sebbene questa eterna nemica di sua famiglia, nell'offerirgli aiuto, neppure si desse la pena di dissimulare il pravo intento di profittare delle angustie di lui per ritorgli alla prima occasione favorevole quelle provincie di Lombardia che a grandissimo malincuore essa aveva dovuto cedere, pochi anni innanzi, al glorioso suo padre.

In tali frangenti Vittorio Amedeo prese una risoluzione al tutto degna di un principe di casa Savoia. Invocato inutilmente il concorso degli altri sovrani e Stati italiani, che preferirono rimanersi neghittosamente neutrali, chiamò sotto le bandiere tutti i sudditi validi alle armi, ordinò nuove difese delle gole e delle vette delle Alpi, raccolse quanto più danaro potè, e postosi quindi egli stesso, sebbene ormai settantenne, insieme con i figli alla testa del proprio esercito, mosse a combattere il nemico che più da vicino e palesemente lo opprimeva.

Simile risoluzione potè parere in quel momento politicamente improvvida, eppure era dessa indubbiamente, anche sotto tale aspetto, la migliore possibile. Quel buon re non era certo al caso di indovinare gli straordinari avvenimenti che dovevano nel giro di pochi anni mettere a soqquadro l'intera Europa, ma i suoi cavallereschi sentimenti gli tennero luogo di intuito politico. Il tempo dei vecchi artifici diplomatici era passato per sempre. L'umanità, risvegliatasi dal profondo

sonno che per tanti secoli aveva dormito, lasciando a pochi privilegiati la cura di pensare e di godere per tutti, insofferente di indugi, pronta a tutto demolire che si opponesse alle sue nuove e legittime aspirazioni, preparavasi a stabilire nel mondo tutto un nuovo ordine di cose. Una grande e generale rovina delle instituzioni del passato era dunque inevitabile. Non tutte però tali instituzioni avevano meritato simile sorte, nè tutte dovevano sparire per sempre. Nel novero di queste fu, per fortuna d'Italia, la monarchia di Savoia. E Vittorio Amedeo, abbracciando il nobile partito di sostenere apertamente, con la spada alla mano, i propri diritti e le proprie convinzioni, piuttosto che scendere a venali e malfide, per quanto vantaggiose, transazioni, mostrò di apprezzare adeguatamente, nè solo per il presente, ma più ancora per l'avvenire, l'incomparabile valore di quell'immacolato prestigio di forza e di dignità che fu in ogni tempo principale fondamento della fortuna di sua famiglia.

Non è nostro compito narrare le vicende della memorabile guerra combattuta per oltre tre anni consecutivi (1793-1796) dal piccolo esercito sardo, insufficientemente e svogliatamente appoggiato dall'austriaco, contro le soverchianti schiere francesi, guerra che finì come inevitabilmente doveva finire, cioè con il vantaggio di queste ultime, le quali più non conobbero ostacoli dacchè nel marzo 1796 venne a comandarle il più gran capitano dei tempi moderni, Napoleone Bonaparte.

Nell'impari ma gloriosa lotta, la regia marina, sebbene ridotta dopo la presa di Villafranca a minime proporzioni, seppe ancora trovar modo di farsi onore emulando i bellissimi esempi delle truppe di terra. Insieme a queste truppe marciò contro il comune nemico il reggimento della marina. Degli ufficiali di vascello alcuni, fra i quali ricorderemo un Alberti di Villanova da Nizza ed un Rey di Villarey da Monaco, volontariamente diventati ufficiali di artiglieria e di fanteria, parteciparono con molto valore alla difesa delle gole delle Alpi e degli Appennini; altri, armati in Sardegna e nel porto di Oneglia piccoli legni da corsa, arditamente cor-

revano il mare recando gravi danni alle navi francesi e liguri che dalle spiagge della riviera cercavano far giungere provvigioni all'esercito francese: menzioneremo fra costoro un Comes, il De May già comandante della *Beata Margherita* in Sardegna, ed il Mattone di Benevello, già ufficiale del *San Vittorio*, uomo di gran coraggio che ancora nel luglio 1795 comandava un brigantino chiamato *Concezione* da lui comprato e armato in corsa a Loano.

Questi audaci marinari osavano talvolta sfidare le stesse maggiori navi da guerra della Repubblica.

Il 3 maggio 1793 cinque dei loro bastimentini, usciti dal porto di Oneglia, non esitarono a dar la caccia ad un convoglio di diciassette navi da commercio cariche di grani che dal porto di Livorno dirigevano alla volta di Francia sotto la scorta del vascello francese *Thémistocle* e della fregata la *Modeste*. Obbligati da queste navi a rinunciare al loro intento, si ritirarono sotto le batterie di Oneglia dove il vascello e la fregata non poterono seguirli a cagione del poco fondo. Ciò procurò alla misera Oneglia un nuovo bombardamento da parte del vascello che, ancoratosi quanto più vicino alla costa gli fu possibile, cominciò contro di essa una fittissima scarica di cannonate. Ma questa volta non fu Oneglia che ebbe la peggio. Il mare era assai agitato ed i tiri del vascello riuscivano di pochissimo effetto, mentre le batterie terrestri lanciavano contro di esso una pioggia di palle arroventate che, magnificamente dirette, gli producevano gravissime avarie. Le batterie erano servite dagli stessi equipaggi dei cinque legni corsari: dirigevano il fuoco i due ufficiali di marina Marlié de Chevillard e D'Arcollières. Il vento andava frattanto continuamente diminuendo ed il comandante del *Thémistocle*, prevedendo che avrebbe finito per rimanere quanto prima in calma, e quindi impotente a muoversi, sotto quel fuoco micidiale, pensò bene di salpare l'âncora e, pagato e servito, se ne andò a raggiungere la *Modeste* rimasta a guardia del convoglio.

Anche la tranquilla isoletta di Maddalena aveva poco

prima dovuto sopportare un principio di bombardamento ed un tentativo di sbarco da parte di una flottiglia francese.

Componevasi questa flottiglia della corvetta la *Fauvette* e di un numeroso stuolo di navi minori - v'ha chi dice fossero ventidue queste navi: altri dice fossero diciassette - cariche di artiglierie e di truppe da sbarco. La spedizione era stata preparata nella vicina Corsica da isolani smaniosi di mostrare il loro zelo per i nuovi loro padroni. Tra i capi di essa trovavasi un giovanissimo ufficiale d'artiglieria, côrso egli pure, che già aveva militato contro il re di Sardegna in terraferma seguendo nel 1792 il corpo di esercito del generale Anselme e che doveva poco dopo levare di sè grandissima fama all'assedio di Tolone: nientemeno che Napoleone Bonaparte.

Tutte quelle navi entrarono la mattina del 22 febbraio nell'estuario della Maddalena e si disposero a prenderne possesso. Si convinsero però subito che l'impresa non era delle più facili.

Da una parte le batterie dell'isola servite dagli abitanti e dai pochi svizzeri della guarnigione, dall'altra la squadriglia del cavaliere di Costantin ivi ancorata e composta delle due mezzegalere *Beata Margherita* comandante lo stesso Costantin, della *Santa Barbara* comandante Porcile, un felucone e due gondole, accolsero con fuoco vivissimo gli assalitori, i quali, vista la mala parata, pensarono di sbarcare parecchi cannoni sull'isolotto di Santo Stefano, che sta precisamente davanti a Maddalena e di là cominciarono a tirare in pieno sull'abitato. Dirigeva il fuoco il Bonaparte. Fu allora che un Domenico Millelire, nocchiere della regia marina e nativo dell'isola, [1] presi con sè alcuni risoluti

[1] La benemerita famiglia Maddalenese dei Millelire, una delle più cospicue dell'isola, fornì in questi ultimi cent'anni alla regia marina una vera legione di eccellenti marinari e soldati, parecchi dei quali meritatamente giunsero ai gradi più elevati del corpo. Pare che il primitivo e vero nome di questa famiglia, proveniente dalla Corsica come la maggior parte delle famiglie Maddalenesi, fosse Leoni di San Martino e che il nome o soprannome di Millelire, rimastole poi definitivamente, essa lo assumesse per la prima volta al momento della sua emigrazione ed a scopo di evitare difficoltà e persecuzioni da parte dei Genovesi.

suoi conterranei ed una ventina di soldati svizzeri, cinquanta persone circa in tutto, inavveduto sbarcò per sentieri a lui solo noti, in Santo Stefano e colti improvvisamente i nemici alle spalle, non solo li obbligò a tornare più che di corsa alle loro barche, ma anche a lasciare in suo potere uno dei cannoni che avevano portato lassù. Così - osserva opportunamente il Randaccio - pochi valorosi poterono vantarsi di avere costretto alla fuga colui che doveva un giorno signoreggiare l'Europa. Questa brillante fazione pose fine alla lotta durata circa tre giorni ed i Francesi se ne tornarono là d'onde erano venuti con duecento dieci dei loro fra morti e feriti e le navi della spedizione tutte più o meno maltrattate.

Alcuni altri tentativi di sbarco fecero le navi della Repubblica lungo le coste della Gallura, ma senza maggiore fortuna. Inoltre ottocento soldati francesi, lasciati nell'isola di San Pietro dall'ammiraglio Truguet al tempo dell'impresa di Cagliari, venivano nel maggio successivo fatti prigionieri dalla flotta dell'ammiraglio spagnuolo don Francesco Borgia ivi comparso e così anche quell'isolotto, solo territorio sardo di cui il Truguet fosse riuscito a prendere possesso, rientrava sotto il dominio regio.

Tornando alquanto indietro nel nostro racconto, diremo ora dei casi toccati alla fregata *San Vittorio* dopo la sua uscita da Villafranca il 24 settembre 1792.

Il bravo comandante Roos direttamente l'aveva condotta al sicuro nel porto neutrale di Genova e quivi, ottenuto da Torino il conveniente assenso, l'aveva disarmata spedendone per via di terra l'equipaggio in Piemonte: misura altrettanto opportuna quanto prudente, perchè in quel momento tutto il mare circostante era in mano dei Francesi.

Ma non tardarono a cambiare le cose.

Nel febbraio 1793 l'Inghilterra, dichiaratasi apertamente nemica di Francia, ordinò all'ammiraglio Hood di recarsi in Mediterraneo con la sua squadra. Cominciò da quel momento per la marina francese quella serie non interrotta di rovesci

che doveva in breve condurla all'estrema rovina nella memoranda giornata di capo Trafalgar.

Il 28 agosto la città di Tolone, nel cui porto si trovavano allora nientemeno che trentun vascelli e quindici fregate della flotta francese, gettavasi, per odio contro il Governo del terrore, nelle braccia degli Inglesi.

L'ammiraglio Hood riceveva in consegna navi e fortezze a nome di Luigi XVII. Siccome però le scarse truppe inglesi di cui egli disponeva erano insufficienti a mantenere l'occupazione di quella importantissima piazza, chiese aiuti ai Governi alleati di Spagna, Napoli e Sardegna, ciascuno dei quali gli mandò infatti un corpo di truppe.

Re Vittorio Amedeo radunò per questo scopo in Oneglia un fiorito contingente di parecchie migliaia dei suoi migliori soldati e noleggiò per il trasporto di essi alcune navi di commercio. Il convoglio fu scortato da una divisione di navi da guerra inglesi ed a queste si unì anche il *San Vittorio*, il quale, non avendo ormai più da temere dai Francesi, era stato poco prima riarmato nel porto di Genova e di colà se ne era venuto anch'esso sano e salvo in Oneglia.

La partenza di questa nave da Genova non aveva tuttavia avuto luogo senza qualche difficoltà. Il Governo della Serenissima, cui troppo ancora bruciavano le carni per la severa lezione ultimamente ricevuta dai Francesi in seguito alla cattura della loro fregata *Modeste* operata in quel porto, senza rispetto alcuno della neutralità di esso, da preponderanti forze inglesi, non volle permettere alla fregata sarda di riprendere le munizioni da guerra che essa aveva depositate a terra al momento del suo disarmo. Il comandante Roos dovette perciò rassegnarsi a fare senza munizioni la traversata da Genova ad Oneglia.

Tra le navi inglesi che il *San Vittorio* trovò in rada di Oneglia eravi, l'*Agamennon*, vascello da sessantaquattro cannoni, comandato dal capitano di vascello Nelson, il futuro vincitore di Aboukir e Trafalgar, già sino da allora molto favorevolmente conosciuto per le sue eminenti qualità di uomo

di mare e di guerra. Lord Hood lo aveva particolarmente caro e, recandosi a prendere possesso di Tolone, aveva preferito, invece di condurlo seco, affidargli un più attivo e indipendente compito, quello di provvedere nel frattempo alla polizia del Tirreno. Nessun ufficiale meglio dell'ardito comandante dell'*Agamennon* poteva essere adatto per tale compito. Fu in questa occasione che l'occhio di falco di lui si fermò per la prima volta, e per non staccarsene più, sul più importante e nello stesso tempo meno conosciuto punto strategico del mare affidato alla sua vigilanza, l'arcipelago della Maddalena. Egli chiese alle autorità sarde di Oneglia un ufficiale buon conoscitore di quell'arcipelago per esservi guidato. Il comandante Roos mise per tale scopo a disposizione di lui il primo piloto o piloto reale del *San Vittorio* Gian Pietro Sery, consumato uomo di mare, [1] il quale ebbe così l'onore di pilotare il gran Nelson fra i deserti e perigliosi canali Maddalenesi destinati a diventare un giorno famigliare conoscenza di ogni ufficiale di marina italiano e sicuro ricovero delle nostre navi.

La stazione di Maddalena, della quale Nelson potè vantarsi di essere stato lo scopritore, acquistò immediatamente pregio eccezionale per la marina britannica.

Prima che finisse il 1793 gli Inglesi si trovarono infatti obbligati a sgombrare Tolone strettamente assediata e quindi occupata dalle truppe repubblicane. Perduta così tale comodissima base di operazione in Mediterraneo, essi dovettero pensare a procurarsene un'altra. Pasquale Paoli, sollevata la Corsica contro il giogo francese e proclamatane l'indipendenza, chiedeva il loro aiuto contro il comune nemico. E fu appunto sulla Corsica che essi decisero concentrare tutti i loro sforzi, facendo loro prò delle aspirazioni di quelli ingenui isolani e mettendo contemporaneamente a largo profitto la libertà di traffico loro assicurata nei porti della adiacente Sardegna.

---

[1] Padre del compianto capitano di fregata Antonio Sery e nonno del nostro collega ed amico G. Pietro Sery capitano di corvetta.

L'impresa si presentava d'altronde in quel momento assai facile per loro anche per un'altra capitale ragione. Partendo da Tolone, lord Hood non aveva trascurato di impadronirsi di tutte le navi francesi valide a prendere il mare, condannando nello stesso tempo al fuoco quelle che non erano in caso di navigare. Alcune di queste erano bensì sfuggite alle fiamme e l'ammiraglio Martin riusciva poco dopo ad improvvisare con esse una piccola divisione colla quale arditamente correva il mare, ma troppo debole nemico era egli per potere seriamente disturbare gl'Inglesi nella esecuzione del loro progetto, che, come era da prevedersi, fu ben presto coronato da completo buon esito.

Nello sgombero di Tolone le truppe sarde che si erano, durante tutto il tempo dell'assedio mirabilmente condotte, partirono naturalmente insieme alle truppe inglesi e da navi inglesi furono ricondotte ad Oneglia. Ma molti valorosi ufficiali e soldati mancarono purtroppo all'appello della partenza perchè morti nella difesa della piazza.

Mancò all'appello anche la fregata *San Vittorio.* Dopo il primo trasporto di truppe da Oneglia a Tolone, erasi essa recata in Sardegna e di colà insieme al vascello inglese *Colossus* e a due navi mercantili noleggiate, aveva trasportato egualmente a Tolone un secondo contingente di soldati piemontesi. Poi era rimasta nel porto della occupata città. Le sue condizioni erano assai cattive, nessuna riparazione avendo più ricevuto da molto tempo. Il comandante Roos ebbe allora un'ottima idea: tra le navi francesi eravi una bella fregata quasi nuova e rinomata come finissima veliera, l'*Alceste:* al momento dello sgombero della piazza egli la fece chiedere, in nome del Governo sardo all'ammiraglio Hood, ed ottenutala, vi trasbordò con tutto il suo equipaggio, abbandonando il vecchio *San Vittorio* che fu il primo, tra i bastimenti colà rimasti, ad andare in fiamme.

Accadde in quella occasione un bel fatto dimostrante la tradizionale probità del soldato piemontese. La *San Vittorio* già era stata abbandonata quando il granatiere Accomanno

del reggimento Saluzzo, venne a sapere che nella fretta dell'abbandono era stata dimenticata a bordo di quella nave la cassa del suo reggimento: tornò egli addietro e, ricuperato, non senza pericolo della vita, il prezioso deposito, che in quella confusione avrebbe facilmente potuto appropriarsi, intatto lo consegnò ai suoi superiori. L'Accomanno ebbe la medaglia d'argento al valore.

Durante l'inverno e la susseguente primavera (1794), l'*Alceste* tenne il mare secondando le operazioni della flotta inglese fra Oneglia, Sardegna, Corsica e Livorno.

Quantunque unica di sua bandiera essa godeva, all'ombra della bandiera britannica sufficiente sicurezza. La protezione britannica non bastò tuttavia ad evitarle un assai brutto incontro.

Nei primi giorni di giugno di quell'anno, il comandante Roos aveva avuto ordine di salpare da Livorno, dove si trovava appunto in compagnia di parecchi legni inglesi, per recarsi in Corsica ad imbarcare un battaglione di svizzeri e portarli in terraferma. Erano soldati dell'esercito piemontese venuti colà dalla vicina Sardegna per abbreviare il viaggio di mare.

Giunto Roos a Bastia trovò che quei mercenarii, allettati dall'Inghilterra con offerte di maggiore stipendio, erano passati al servizio inglese. Il viaggio dell'*Alceste* non aveva perciò più scopo.

Lord Castelreagh, che comandava nell'isola, pensò allora di valersi della fregata sarda per mandare alcuni dispacci all'ammiraglio Hood, il quale incrociava con la sua squadra fra Capo Corso e Tolone tenendo d'occhio i movimenti della squadra dell'ammiraglio Martin.

Partì il Roos con i dispacci e, giunto colà dove supponeva dovere incontrare l'ammiraglio Hood, scoprì difatti un grosso nucleo di bastimenti naviganti con bandiera inglese. Ma non era quella la squadra inglese, bensì la francese, che, delusa la vigilanza di Hood, era uscita da Tolone e, riconosciuta l'*Alceste*, valevasi, a danno dello scaltro Roos, dello stesso stratagemma usato da lui per salvare il *San Vittorio* al tempo del-

l'occupazione di Villafranca. Continuando però l'*Alceste* ad avanzare, non tardarono gli ufficiali sardi ad accorgersi del tranello. Solo una pronta fuga poteva ancora salvare l'incauta fregata ed il comandante Roos, fiducioso nella superiore velocità della sua nave, provvide tosto a manovrare per allontanarsi. Ma il vento era sfortunatamente molto leggero e già la fregata francese *Boudeuse*, da trentadue cannoni, altra ottima veliera, giunse così vicina all'*Alceste* che questa non potè evitarne i colpi di cannone. S'impegnò allora tra le due fregate un vivo combattimento che durò oltre due ore, senza che il resto della squadra nemica, rimasta circa sei miglia sottovento, riuscisse a prendervi parte. Già la *Boudeuse* trovavasi ridotta a mal partito, avendo l'albero di maestra fracassato, le vele e l'attrezzatura in brandelli e numerosi morti e feriti, mentre l'*Alceste* era ancora quasi illesa, quando il vascello *Tonnant* arrivò finalmente anch'esso sul campo della lotta. Di fronte a forze tanto superiori e vista l'inutilità di ulteriormente resistere, l'*Alceste* ammainò poco dopo la sua bandiera e si arrese ai suoi antichi padroni.

Ufficiali ed equipaggio furono mandati prigionieri in Francia dove rimasero fino alla conclusione della pace del 1796. Tra gli ufficiali erano, oltre al comandante, il barone Giorgio Des Geneys secondo di bordo, il Villarey e il Villanova, il Castelvecchio figlio, un Albini ed uno Scoffiero: dovremo più innanzi riparlare della maggior parte di questi ufficiali: ci piace dire fin d'ora che il comandante Roos al suo ritorno in Piemonte venne, in premio dei suoi lunghi e buoni servigi, promosso brigadiere e nominato comandante in capo della regia marina.

Quanto all'*Alceste* essa fu immediatamente aggregata alla squadra dell'ammiraglio Martin. Curiosità ci ha spinto a cercare nelle storie marittime del tempo quali fossero in seguito i suoi destini. Poche navi ebbero più avventurosa esistenza. Lo stesso giorno (10 giugno 1794) della sua caduta nelle mani dei Francesi essa contribuì alla presa del brigantino inglese *Expedition* che fu da lei rimorchiato a Nizza. Continuando

sempre a far parte della squadra dell'ammiraglio Martin, il 10 marzo dell'anno successivo partecipò con i vascelli *Censeur* e *Minerve* alla presa del vascello inglese *Berwick:* il 14 marzo 1795 combattè contro gl'Inglesi nella battaglia di Capo Noli guadagnata dall'ammiraglio Hootham sull'ammiraglio Martin e riportò avarie così gravi che dovette rientrare a Tolone. Tornata in squadra combattè di nuovo contro gli Inglesi nella battaglia di Hyères (13 luglio 1795) dove ebbe parte brillantissima: nel 1799 armata *en flûte* fece parte della spedizione d'Egitto: durante la battaglia di Aboukir restò nel porto di Alessandria: dopo la battaglia fece parte di una divisione che tentò rientrare in Francia: il 14 maggio questa divisione fu assalita e tutta catturata dagli Inglesi. L'*Alceste* passò di conseguenza a far parte della flotta inglese, e questo fu, salvo errore, il suo definitivo cambio di nazionalità.

Dopo la perdita dell'*Alceste* la marina di Vittorio Amedeo potè considerarsi ridotta quasi a nulla: i pochi legnetti di Sardegna continuarono ciononostante a tenere alto l'onore della bandiera regia nell'eterna guerra contro i Barbareschi.

Al cavaliere Di Costantin era succeduto nel comando della squadriglia il cavaliere Vittorio Marliè di Chevillard non meno ardito e risoluto del suo predecessore.

Il 3 gennaio 1794 trovandosi egli con la sua mezzagalera *Beata Margherita*, la *Santa Barbara* comandante Porcile, le galeotte *Serpente* comandante Bistolfo, *Sultana* comandante Zoara e la gondola *Sardina* presso le isole Cerbicali (Corsica) scopriva due sciabecchi algerini uno da sedici e l'altro da dodici cannoni e, tosto assalitili, riusciva, dopo accanita zuffa, a fare prigioniero il primo di essi e a incendiare l'altro che saltava per aria con morte di tutto l'equipaggio.

Questo bel fatto procurò allo Chevillard la promozione al grado superiore, col quale egli passò poi nell'esercito dove ebbe nuove occasioni di segnalarsi. Il Porcile, il Bistolfo, lo Zoara, il vassallo Giacobbi secondo dello Chevillard, un Barbaro secondo del Porcile non ebbero che encomii: furono de-

corati i sott'ufficiali Rossetti, Ornano, Spano, due Millelire, ed i marinari La Fedeltà, La Pace, Foglia che si erano audacemente gettati sullo sciabecco incendiato per strapparne la bandiera.

Continuava frattanto in terraferma la guerra tra i Francesi e gli Austro-Sardi con la peggio di questi. Le vittorie di Bonaparte e la malafede austriaca obbligarono il riluttante Vittorio Amedeo a desistere dalla lotta e ad accomodarsi con la Francia. Le condizioni concessegli con l'armistizio di Cherasco (28 aprile 1796) e la successiva pace di Parigi (15 maggio) non furono certo le migliori desiderabili, ma oramai egli era pur troppo impotente ad ottenerne altre meno gravi. Fu gran ventura per lui che, pochi mesi dopo, la morte venisse a sollevarlo dalle infinite angustie onde era stato travagliato, durante gli ultimi anni del suo regno, il suo fiero e generoso cuore.

Raccolse la sua sfasciata eredità Carlo Emanuele IV figliuol suo primogenito, principe di salute gracilissima e per naturale inclinazione piuttosto chiamato a vita monastica che a governare popoli e comandare eserciti, due cose che gli avi suoi avevano sempre considerato come inseparabili una dall'altra.

Era egli appena salito al trono che nuove difficoltà cominciarono per la monarchia sabauda. I Francesi, ormai decisi ad abbatterla, la minavano, malgrado la pace conchiusa, in tutti i modi possibili.

Fra le altre trovate loro vi fu quella di suscitarle contro le diverse repubblichette italiane che essi avevano creato, ad immagine e somiglianza della propria, sulle frontiere piemontesi.

Così, per istigazione francese, scoppiò la guerra dell'anno 1798 fra la neo repubblica Franco-Ligure ed il Re di Sardegna.

In quella guerricciuola che non ebbe poi lunga durata e che, senza l'intervento francese, sarebbe certamente finita con assai grave danno di chi l'aveva provocata, gli ufficiali del-

l'*Alceste,* reduci dalla loro prigionia di Francia, trovarono modo di aggiungere ancora una pagina assai onorevole alla storia della regia marina Sabauda.

I Genovesi avevano con forze rilevanti posto assedio alla città di Oneglia, di cui era governatore il barone Giorgio Des Geneys, testè promosso maggiore: sotto i suoi ordini stavano appena pochi soldati e marinari, comandati da ufficiali di marina, tra i quali Castelvecchio, Villanova, Villarey e Mattone di Benevello: quest' ultimo si trovava per caso in Oneglia in quel momento ed aveva grado superiore al Des Geneys, ma ciò nonostante si pose e volle combattere sotto la di lui dipendenza. Non solo fu brillantissima la difesa che il Des Geneys fece della piazza con tali scarse forze, ma quei bravi ufficiali con audaci sortite seppero così bene scompigliare gli assalitori, che questi finirono per abbandonare l' impresa. Scambiate allora le parti, gli ufficiali piemontesi presero tosto possesso di Porto Maurizio, Diano e di tutto il territorio circostante, nè più se ne ritirarono se non dopo il termine delle ostilità.

Ma queste erano pur troppo soddisfazioni ben piccole di fronte alle continue vessazioni ed umiliazioni che i Francesi imponevano allo sventurato Carlo Emanuele, il quale, incapace di qualsíasi virile risoluzione, si trovò in breve costretto a cedere alla Francia tutti gli Stati suoi di terraferma.

La cessione ebbe luogo il 10 dicembre 1799 e lo stesso giorno il Re partì da Torino diretto a Livorno, d'onde sulla fregata toscana *Rondinella* fe' vela alla volta di Cagliari.

Lo seguirono in Sardegna parecchi ufficiali di marina, tra i quali il Des Geneys.

III.

IN SARDEGNA E A GENOVA.[1]

(Secolo presente).

Il tempo passato dai reali di Savoia in Sardegna non fu certamente tempo di prosperità per la monarchia e nemmeno per l'isola.

Carlo Emanuele IV che, per eccesso di disinteresse, neppure aveva voluto, partendo da Torino, portare seco le gioie della corona, sbarcò a Cagliari povero e derelitto: povera e derelitta era l'isola: l'inimicizia della Francia, arbitra ormai dei destini di Europa, non consentiva loro alcuna fondata speranza di miglioramento: l'amicizia dell'Inghilterra, amicizia interessata e non priva di pericoli, assicurava loro a mala pena l'incolumità.

Tuttavia la Sardegna acquistò in tale occasione un'importanza che da secoli non aveva più avuto e se, malgrado le ottime intenzioni della Corte piemontese, [2] non potè trarre dalla presenza di questa tutti i vantaggi che in altra più fa-

---

[1] Per questa parte del nostro lavoro pochissimi elementi potemmo ricavare dagli archivi di Torino: ci valemmo invece quasi esclusivamente di notizie ricavate dai libri e specialmente dalle storie del Cibrario, del Pinelli, del Randaccio, del Michelini, del Morchio, del Vecchi, ecc. Molto utili ci furono inoltre alcune informazioni private comunicateci con squisita cortesia dal venerando cavaliere Enrico Serra commissario capo della regia marina a riposo ed in gioventù aiutante di campo e segretario dell'ammiraglio Des Geneys.

[2] A questo proposito meritano di essere specialmente ricordate le provvidenze del buon re Vittorio Emanuele I « il quale - scrive il Cibrario - si occupava indefessamente a migliorare le sorti dell'isola; a promuovere la coltivazione degli ulivi; a sperimentare quella del cotone. Ma il difetto di danaro paralizzava le migliori intenzioni. »

vorevole occasione non le sarebbero certamente mancati, ne trasse se non altro quello di un maggiore affiatamento con gli Italiani del continente, con la loro coltura ed i loro costumi.

Quanto alla monarchia essa, in quel suo remoto ed ospitale ricovero, potè, senza umiliazioni e senza paura, aspettare giorni migliori. È rimasta nella storia una bella risposta data da Vittorio Emanuele I, fratello e successore di Carlo Emanuele IV, ad un ammiraglio britannico il quale, colto un momento di maggiori difficoltà traversato da quel Re, si arrischiò a proporgli di ricevere una guarnigione inglese in Cagliari. - Mi avete preso per un Nabab? - gli disse guardandolo dall'alto al basso Vittorio Emanuele: poscia gli voltò bruscamente le spalle.

Carlo Emanuele IV regnò ancora circa tre anni, ma, dal settembre 1800 in poi non egli, bensì suo fratello Carlo Felice duca del Genevese, da lui nominato reggente o vicerè, tenne effettivamente il governo dell'isola, mentre egli, tornato in terraferma nel 1800 al tempo della fugace occupazione russa del Piemonte, andava peregrinando da Firenze a Napoli e da Napoli a Roma, nella quale ultima città prese finalmente stabile dimora nel 1802, abdicando in favore di Vittorio Emanuele. Questi, che a sua volta trovavasi in quel tempo a Napoli, confermò Carlo Felice nella reggenza e continuò a rimanere anch'egli in sul continente sino al febbraio 1806.

Il governo di Carlo Felice durò quindi poco meno di sei anni, che questo principe impiegò nell'ordinare, a norma delle speciali circostanze del momento, i diversi servigi del piccolo regno affidatogli. L'esercito e la marina furono naturalmente oggetto delle prime sue cure e specialmente quest'ultima, per la quale egli, sebbene punto guerriero di gusti e di abitudini, nutriva singolare preferenza.

Mai forse la Sardegna aveva avuto mestieri di buone difese più che allora. Invero la presenza delle navi inglesi, quasi continua fino al 1804, guarantivala abbastanza contro eventuali aggressioni delle squadre francesi, ma, oltre che il mettersi interamente nelle mani dell' Inghilterra sarebbe stata

risoluzione altrettanto imprudente quanto indecorosa, gli armamenti di truppe e navi nazionali erano resi indispensabili dalla vicinanza della Corsica, dove senza tregua si tramava a danno della sarda monarchia, e dalle frequenti apparizioni dei pirati barbareschi sempre pronti a farsi vivi appena gli Inglesi si allontanassero.

Quei pirati, effettuato nel 1798 uno sbarco a Carloforte e fattovi orribile scempio dei miseri abitanti e delle loro sostanze, ne avevano nel 1799 tentato, con forze anco maggiori, un secondo consimile a Maddalena, senza però riuscire questa volta nei loro intenti, perchè i Maddalenesi guidati da un Millelire, capitano di quel porto, li avevano animosamente respinti.

Già fino dal principio del 1800 Carlo Emanuele, impensierito per queste imprese degli Africani, aveva comprato dagli Inglesi, ed a caro prezzo, una bella galera chiamata *Santa Teresa,* di cui essi eransi poco prima impadroniti nel porto di Genova. Il Pinelli scrive che questa galera non potè essere poi adoperata dalla marina sarda, perchè la sua soverchia pescagione la rendeva disadatta a servire in quella guerra di cale e di piccoli seni, mentre erano per tale scopo più acconci legni minori; e ciò ripete all'incirca il Randaccio. Ma oltrechè essa fu invece più volte ed utilmente adoperata - come d'altronde narra lo stesso Pinelli - noi siamo d'avviso che il suo principale difetto, piuttosto che nella soverchia pescagione, la quale non poteva essere straordinaria data la classe della nave, consistesse nella grossa spesa e nel numeroso equipaggio (cinquecento uomini), richiesti dal suo armamento, spesa ed equipaggio che potevansi certo con maggiore vantaggio dividere a profitto di diverse navi più piccole.

Comunque sia, la *Santa Teresa* e le poche navi minori già esistenti nell'isola costituirono il primo nucleo della nuova piccola flotta sarda, al comando superiore della quale fu preposto il barone Des Geneys. Alcuni nuovi acquisti ed alcune nuove costruzioni ne accrebbero in breve la forza. Alle vec-

chie mezzegalere *Beata Margherita* e *Santa Barbara* ne furono sostituite altre due nuove il *Falco* e l'*Aquila,* la prima delle quali sappiamo con certezza essere stata comprata a Napoli nel 1804, mentre della seconda ignoriamo la provenienza, ritenendo però dover essere stata la medesima. Si costruirono inoltre diversi nuovi legnetti minori: sciabecchi, feluche, lancioni, gondole, ecc.

Sede abituale di queste navi era la Maddalena, dove, sotto la direzione dell'attivissimo Des Geneys, sorse a poco a poco un porticciuolo militare abbastanza corrispondente ai bisogni. Quivi risiedeva anche tutto il personale marittimo a capo del quale il Des Geneys pose, col grado di maggiore, il cavaliere Gaetano De May di cui abbiamo già più volte avuto occasione di parlare.

La prima impresa di qualche conto compiuta in quel tempo dai marinari sardi fu una spedizione a tutela dell'ordine pubblico nell'isola stessa. Nel corso dell'anno 1802 una forte mano di contadini, sobillati da alcuni facinorosi, erano venuti tumultuando fino alla riva del mare e con sinistre intenzioni avevano occupato Lungo Sardo e Vignola. Contro di loro fu tosto spedito il cavaliere Porcile con uno sciabecco ed una gondola. Sbarcato egli a terra insieme alle sue genti, trovò fiera resistenza, ma l'ardire e la disciplina dei regi non tardarono ad avere il sopravvento e così la rivolta fu prontamente soffocata.

Ma a maggiori - e meno ingrate - cose dovevano presto essere chiamati il bravo Porcile ed i suoi compagni.

Volgeva l'estate del 1804 quando il barone Des Geneys ebbe notizia che alcuni pirati tunisini aggiravansi nelle acque di Carloforte minacciando quella disgraziata terra di nuovi eccidii. Si recò egli immediatamente sul luogo con la *Santa Teresa,* il *Falco,* l'*Aquila* e lo sciabecco *Carlo Felice,* ma i Tunisini già eransi dileguati. Volendo ad ogni costo averne ragione, il Des Geneys lasciò lo sciabecco a Carloforte e proseguì con le altre navi alla volta di Tunisi. In vista della Goletta incontrò difatti parecchi legni nemici e li assalì, ma

questi, che erano minori di forze, si rifugiarono sotto le batterie della piazza dove il sardo comandante non credette prudente inseguirli. Rivolta la prora verso Sardegna, s'imbattè il 15 settembre in una galeotta ed un felucone africani, i quali non poterono questa volta sfuggirgli: ostinata fu la loro difesa, ma dovettero finalmente l'uno e l'altro arrendersi alle navi sarde che li condussero prigioni a Maddalena.

La lezione fu proficua e le acque dell'isola rimasero per qualche tempo nette di pirati.

Però nell'estate del 1806 essi tornarono a mostrarsi. Una fregata, quattro sciabecchi e quattro lancioni assalirono Orosei dove dagli stessi abitanti vennero coraggiosamente respinti. Solo danno la cattura di un lancione regio che trovossi a passare per caso in quei paraggi. Ma non godettero a lungo i pirati della loro preda perchè, sopraggiunta la squadra del Des Geneys, questa loro ritolse il malcapitato legnetto.

Quando accadde quest'ultimo scontro già trovavasi in Sardegna re Vittorio Emanuele I, venuto nel febbraio dello stesso anno a stabilirvisi definitivamente. A differenza dei fratelli aveva egli, fino dalla sua prima gioventù, seguìta, colla tradizionale passione de' suoi maggiori, la professione delle armi, nella quale, e specialmente durante l'ultima guerra, si era, come soldato e come generale, acquistata bella riputazione. Della sua venuta non potevano quindi che avvantaggiarsi le instituzioni militari: difatti egli accrebbe e meglio disciplinò l'esercito e volle che anche la regia marina avesse maggiore sviluppo.

Le condizioni dell'erario non erano invero tali da permettere grandi cose, ma che, ciò nonostante, con poco si facesse relativamente molto ci è dimostrato dal seguente specchietto del naviglio sardo nel 1810, che riportiamo dalla storia del Pinelli:

Naviglio militare sardo nel 1810.

Navi	Nomi	Comandanti	Cannoni	Equipaggio
Galera	*Santa Teresa*	Barone Des Geneys	8 cannoni, 2 obici 6 spingarde	500
Mezzagalera	*L'Aquila*	Cav. Vittorio Porcile	5 cannoni, 6 spingarde	200
Id.	*Il Falco*	Cav. Gaetano De May	id.	200
Galeotta	*Bella Genovese*	Cav. Cugia Gavino	3 cannoni, 2 spingarde	60
Lancione	*Sant' Efisio*	Zonza	1 cannone, 2 spingarde	21
Id.	*Benvenuto*	Cav. Angioi	id.	21
Gondola	*Carolina*	Id.	id.	21
Brigantino quadro	[1]	Cav. Mameli	2 cannoni da 24, 2 da 16 6 carronate	60
Brigantino latino		Id.	id.	60
Sciabecco	*Vittorio Emanuele*	Giambattista Albini	id.	60
Id.	*Il Generoso*	Cav. Luigi Mameli	id.	60
Tartana	*Tirsi*	Giuseppe Albini	8 cann. di diverso calibro	60
Speronara [2]	....	Guarnieri	4 carronate	20

I maggiori armamenti di re Vittorio erano d'altronde ampiamente giustificati dal contegno della Francia, la quale, lasciato per qualche anno in pace il minuscolo Regno sardo quasi lo avesse dimenticato, aveva, dopo l'assunzione al trono di questo principe, ricominciato a molestarlo e finalmente nel 1808 gli aveva, per bocca del neo imperatore Napoleone, dichiarato di nuovo la guerra, motivando tale dichiarazione con il pretesto che i porti dell' isola servivano di continua sede

[1] Questi due brigantini dovettero probabilmente portare i nomi di *Carloforte* e *San Vittorio,* tali nomi essendo più volte citati in altri autori. Quest' ultimo legno fu predato nel 1814 dai Francesi.

[2] Con bandiera inglese, e perciò non calcolata nei legni regi quantunque con equipaggio sardo.

ai legni britannici, come se Vittorio Emanuele, anche volendo, avesse potuto impedire a quella formidabile marina, contro la quale Napoleone stesso doveva riconoscersi impotente, di fare il proprio comodo.

Questa dichiarazione di guerra risvegliò l'avidità dei corsari. Il mestiere del corsaro era uno tra i più proficui di quell'epoca di generale trambusto: qualsiasi uomo di mare il quale possedesse una nave buona veliera, alquanto fegato e pochi scrupoli poteva, facendo il corsaro, essere sicuro di accumulare, in pochi anni - semprechè, bene inteso, non gli capitasse nell' intervallo lo spiacevole accidente di venire appeso pel collo ai pennoni di qualche nave da guerra - una bella fortuna. Il numero dei corsari era perciò grandissimo, nè sdegnavano essi, in mancanza di grossa cacciagione, contentarsi di cacciagione minuta, quale per esempio potevano loro offrirla i paraggi sardi.

Tra i corsari quivi venuti in quel tempo si ha memoria di un certo Scarpa, capitano della nave cisalpina *Gemma,* il quale nel 1810 introdottosi di nottetempo nel golfo di Cagliari fu scoperto da Giovanni Battista Albini [1] comandante del regio sciabecco *Vittorio Emanuele* e da lui battuto e fatto prigioniero.

L'Albini catturava nello stesso anno un'altra nave corsara chiamata l'*Aquila del Mediterraneo,* capitano Sardi, e l'anno seguente due feluche barbaresche.

Un altro Albini, di nome Giuseppe e degno figliuolo del precedente, si acquistò pure bella fama in queste imprese. Avventuratosi nell'ottobre 1808 ad incrociare con il regio lancione *Benvenuto* sulle coste di Barberia, e scoperto il giorno nove di quel mese un bovo tunisino all'àncora presso il Capo Bon, non esitò ad assalirlo sebbene dovesse perciò affrontare anche il fuoco di una batteria soprastante a quel sorgitore e se ne rese padrone.

---

[1] Già ufficiale dell'*Alceste,* come i lettori ricorderanno. Tra le antiche famiglie di marinari Villafranchesi che più si segnalarono nel regio servizio marittimo, a questa degli Albini spetta meritatamente il primo posto. Tre Albini raggiunsero il grado di ammiraglio.

Lo stesso Albini nel 1809 salvava, con grave rischio della propria vita, la corvetta inglese *Volage* che stava naufragando nello stretto di Bonifacio. Fu egli allora nominato sottotenente, primo passo di una brillante carriera terminata col grado di vice-ammiraglio.

Alcuni anni dopo il regio sciabecco *Generoso*, comandato da Luigi Mameli, sostenne sanguinoso combattimento notturno con una goletta corsara napoletana, la quale ebbe la peggio e fu catturata: nel combattimento il Mameli perdette gloriosamente la vita: lo sostituì Giovanni Toras suo secondo.

Inserendo nel nostro racconto, con la scorta del Pinelli, del Randaccio, del Morchio e del Michelini il racconto di questi fatti d'arme, d'importanza per vero assai modesta, ci siamo sopratutto proposti di dimostrare quali uomini fossero tanto gli ufficiali quanto i comuni di quella piccola marina. Aggiungeremo, cogli storici sullodati, che in molti altri scontri, sia con navi francesi o barbaresche, si segnalarono, durante il periodo di tempo da noi esaminato, quei prodi marinari, ma che tale è la scarsezza di esatti particolari al riguardo, da non permettere a coscenzioso scrittore di descriverli senza tema di cadere in inesattezze ed errori.

Di una bellissima fazione navale ci resta tuttavia ancora a parlare, la quale fu certamente la maggiore e più gloriosa sostenuta in quei giorni dalla regia marina; la fazione conosciuta sotto il nome di combattimento di Malfatano.

Nel luglio 1811 il cav. Porcile comandante della squadriglia sarda composta della sua mezzagalera *Aquila*, dell'altra mezzagalera *Falco* comandante De May e del lancione *Santo Efisio* comandante Zonza, [1] trovavasi all'àncora nel golfo di

---

[1] Il Pinelli dice che di questa squadriglia faceva parte anche lo sciabecco *Generoso* e parla di uno Scoffiero, forse comandante di esso, mentre il Randaccio, nella sua narrazione di questo combattimento, non solo non fa cenno di tale nave, ma, contro il suo solito, notevolmente si scosta anche in altri particolari dal racconto del Pinelli.

Dovendo noi supporre che le varianti del Randaccio, autore più moderno del Pinelli, sieno fondate sopra maggiori e più diligenti ricerche, ci siamo di preferenza attenuti alla narrazione di lui.

Cagliari, allorchè ebbe avviso dalle vedette di capo Teulada che una squadriglia tunisina composta di un felucone, di una galeotta e di una feluca girovagava in quelle acque. Il Porcile lasciò immediatamente l'ancoraggio e corse in cerca del nemico, che trovò la mattina del 28 luglio presso l'isola Rossa nel seno formato dai capi Teulada e Malfatano. I Tunisini, riconosciuta la superiorità di forza dei Sardi, tentarono fuggire, ma il Porcile fu pronto a tagliar loro la strada. Cominciarono le due squadriglie a combattersi colle artiglierie: l'*Aquila* contro il felucone, il *Falco* contro la galeotta, il *Sant'Efisio* contro la feluca. In questo mentre il Rais del felucone, diresse per investire l'*Aquila*, ma il comandante Porcile con abile manovra scansò l'urto nemico, e da assalito diventando assalitore, investì a sua volta il felucone. I due equipaggi si precipitarono allora l'uno contro l'altro all'abbordaggio e tale fu l'impeto disperato dei Tunisini che essi ebbero ben presto in lor mano il castello di prora della mezzagalera con tutta la batteria, mentre i Sardi, respinti già oltre l'albero di maestra, invano tentavano di arrestare la nemica invasione. Pochi istanti ancora e l'*Aquila* era perduta. « Qui si parve - racconta elegantemente il Randaccio - la virtù del Porcile: ferito nel fianco, discende abbasso; fasciatagli la ferita alla meglio, consegna ad un marinaro, fidato e bravo, una miccia accesa, perchè, se vinti i Sardi appiccasse il fuoco alla Santa Barbara e così andassero all'aria con i vincitori: poi balza in coperta e, rincorati i suoi, con estremo sforzo ributta i Tunisini, altri in mare, altri sul felucone. Si avventano allora i Sardi sulla nemica nave, primo Giuseppe Zicavo, maddalenese: segue una fiera mischia, ma morto il Rais, co' più prodi Tunisini, gli altri arrendevansi. »

Continuava frattanto la pugna fra il *Falco* e la galeotta e questa, come più forte, cominciava ad avere il vantaggio, quando il Porcile « che - seguita il Randaccio - come è debito di buon capitano, aveva l'occhio a tutto, marinato il felucone, accorreva con l'*Aquila* e accerchiato il nemico opprimevalo agevolmente. »

La feluca tunisina, che fino allora era rimasta al largo scambiando colpi col *Sant'Efisio*, vista la mala parata, fuggì a tutta forza di vele e di remi. Non poterono inseguirla i Sardi a cagione delle avarie patite. Pochi i morti di loro ma molti i feriti.

Accoglienze trionfali ebbe la squadretta del Porcile al suo ritorno in Cagliari con le spoglie del nemico. Il Governo premiò con medaglie e promozioni molti fra quei valorosi, ma non risulta che fossero tra costoro nè il De May, nè il Porcile, sebbene a loro, e specialmente a quest'ultimo, senza dubbio spettasse il merito principale di quella vittoria. Pare che per allora essi non avessero che lodi « locchè increbbe - dice il Randaccio - ai Sardi, punto al Porcile, vago più dei pericoli che dei lor premi. »

Forse si aveva intenzione di premiare tanto il Porcile come il De May promovendoli a grado superiore e la promozione fu ritardata per motivo delle strettezze dell'erario. Venuti infatti tempi migliori il De May progredì ancora notevolmente in carriera, ciò che non potè fare il Porcile morto in Carloforte nel novembre 1815, cioè giusto nel momento in cui la marina sarda, per l'annessione di Genova al Piemonte, stava prendendo inatteso sviluppo.

Ben a ragione i forti isolani di San Pietro ricordano con orgoglio questo loro concittadino che ebbe tutte le qualità di un vero eroe, compresa quella rarissima della modestia. La sua vita, che fu un seguito non interrotto di atti di valore, dovrebbe essere portata ad esempio di tutti i marinari italiani. Quante statue, quante lapidi, quante pagine di prosa e di poesia furono e saranno dedicate ad illustrare la memoria di uomini le cui gesta non ebbero su quelle del vincitore di Malfatano altro maggior merito che di essere state compiute in circostanze più favorevoli alla celebrità!

Nel 1843, cioè ventotto anni dopo la morte del Porcile, la marina sarda pensò, come vedremo, a dare il nome di *Malfatano* ad una delle sue prime navi a vapore, la quale visse fino a non molti anni or sono. Ma quanti fra i nostri ma-

rinari saprebbero ora dire perchè quella nave portasse quel nome e chi fosse Vittorio Porcile?

Le prodezze della squadriglia sarda avrebbero dovuto indurre Vittorio Emanuele ad accrescerne ancora le forze, ma la mancanza di danaro lo obbligò invece a profittare delle grosse e lontane guerre nelle quali trovavasi occupato l'imperatore Napoleone per diminuire tutte le spese militari.

Subdorata la cosa, i Barbareschi tosto si rinfrancarono ed il 22 luglio 1812 comparvero con nove legni nello stesso golfo di Cagliari: ricevuti quivi a cannonate, sbarcarono a Cavoli e poi, come di solito, a Sant'Antioco, a San Pietro e vicinanze, ma in tutti questi luoghi furono vigorosamente respinti dalle truppe accorse da Cagliari e dalla virtù degli abitanti fra cui rimarrà famoso un Melis turritano di Seralà, il quale, all'apparire del nemico, chiusosi nella sua torre insieme al figlio e a due compagni, non solo tenne testa di là dentro a duecento assalitori, ma li costrinse a desistere dall'assalto e rimbarcarsi.

Nulla accadde nel 1813 di notevole in Sardegna dove oramai ogni nuovo corriere apportava notizie sempre più consolanti per la Corte Sabauda: la stella di Napoleone volgeva rapidamente al tramonto. Nè la finale catastrofe del grande colosso si fece molto attendere: prima che finisse il 1814 egli era costretto a rinunciare alle corone di Francia e d'Italia, e a ritirarsi, quasi prigioniero, nell'isola d'Elba.

Sulle rovine dell'impero risorsero immediatamente le antiche monarchie.

Il 20 maggio 1814 Vittorio Emanuele I faceva il suo ingresso trionfale in Torino e riprendeva possesso degli Stati degli avi.

Poco dopo (gennaio 1815), il trattato di Vienna accordavagli, malgrado le opposizioni dell'Austria, anche il possesso di tutto il territorio della repubblica genovese: splendido e meritato premio della nobile condotta tenuta dal padre suo al tempo della prima guerra con la Francia.

Il possesso di Genova, secolare ambitissima aspirazione di tutti i sovrani Sabaudi, abbondantemente offeriva al ricostituito Regno di Sardegna quanto poteva occorrergli per diventare ragguardevole potenza marittima.

Re Vittorio Emanuele affidò all'antico comandante della sua marina in Sardegna, barone Des Geneys, il compito di provvedere all'uopo. Nè l'incarico poteva essere affidato ad uomo più adatto.

Il Des Geneys, oltre ad essere valoroso soldato ed esperto marinaro, possedeva in grado eminente le qualità di ottimo amministratore. Dovette egli affrontare difficoltà di ogni genere, non poche delle quali creategli dalle condizioni specialissime di luogo, di tradizioni, di umori in mezzo alle quali si trovava, e molte più dalla cocciutaggine ed avarizia dei regi ministri i quali, profondamente convinti - nè la scuola loro è ancora del tutto sparita in Italia! - che una fila di soldati disposti lungo le rive del mare, come cacciatori al tiro delle quaglie, potesse benissimo tener luogo di una marina militare, consideravano questa instituzione quale una instituzione di mero lusso. Ma non si sgomentò il Des Geneys e con la sua instancabile pertinacia riuscì a vincere ogni ostacolo.

Troppo a lungo ci porterebbe la minuta esposizione dell'opera sua. Diremo solo che egli trasse dagli ordinamenti forestieri solo quanto gli parve buono e conveniente ed il resto con molto senno ordinò a norma della esperienza e delle circostanze proprie.

L'Amministrazione marittima, sebbene dipendente dalla Amministrazione della guerra, ebbe sede permanente in Genova, e diventò, grazie all'energia di lui, quasi assolutamente autonoma con grandissimo vantaggio di tutti i servizi.

Venne allora finalmente creato un corpo speciale di ufficiali di bordo o di vascello con denominazioni di grado alla moderna.

Entrarono a far parte di esso, oltre molti fra gli antichi ufficiali sardi, parecchi valenti ufficiali genovesi che avevano

militato nella marina imperiale francese, fra cui un Francesco Sivori ed un Luigi Serra, [1] dei quali più particolarmente ci occorrerà parlare in seguito.

Ufficiale di marina sardo (1815).
(Da un figurino originale esistente nella Biblioteca Reale di Torino).

Per provvedere all'avvenire di questo corpo il Des Geneys fondò in Genova una scuola di marina, la quale non cominciò però a funzionare regolarmente che in principio del 1817 e durò poi oltre cinquant'anni.

Non lievi difetti ebbe, e conservò fino all'ultimo, questa instituzione, sebbene più volte fossero preposti a dirigerla uomini di indiscutibile merito: l'insegnamento scientifico affidato quasi totalmente a professori civili poco o punto atti ad imprimergli carattere professionale, negletta la coltura generale, la disciplina fondata esclusivamente sul sistema della repressione e questa spesso inopportuna ed eccessiva. Ma siccome l'insegnamento pratico dell'arte del marinaro era per contro oggetto di appassionata predilezione così da parte dei superiori come da parte degli allievi e nulla si ometteva di quanto potesse concorrere a dare ai giovani una educazione essenzialmente maschia, sprezzante di effeminatezze e di pericoli, gli ufficiali provenienti da quella scuola non riuscivano nel com-

---

[1] Zio e padrigno di quell'onorandissimo uomo, che fu il vice-ammiraglio conte Francesco Serra.

Luigi Serra non era propriamente nativo di Genova, ma bensì di Bonassola, piccola terra del circondario di Levanto, culla in ogni tempo di

plesso certamente inferiori a quelli provenienti da qualsiasi altro analogo instituto.

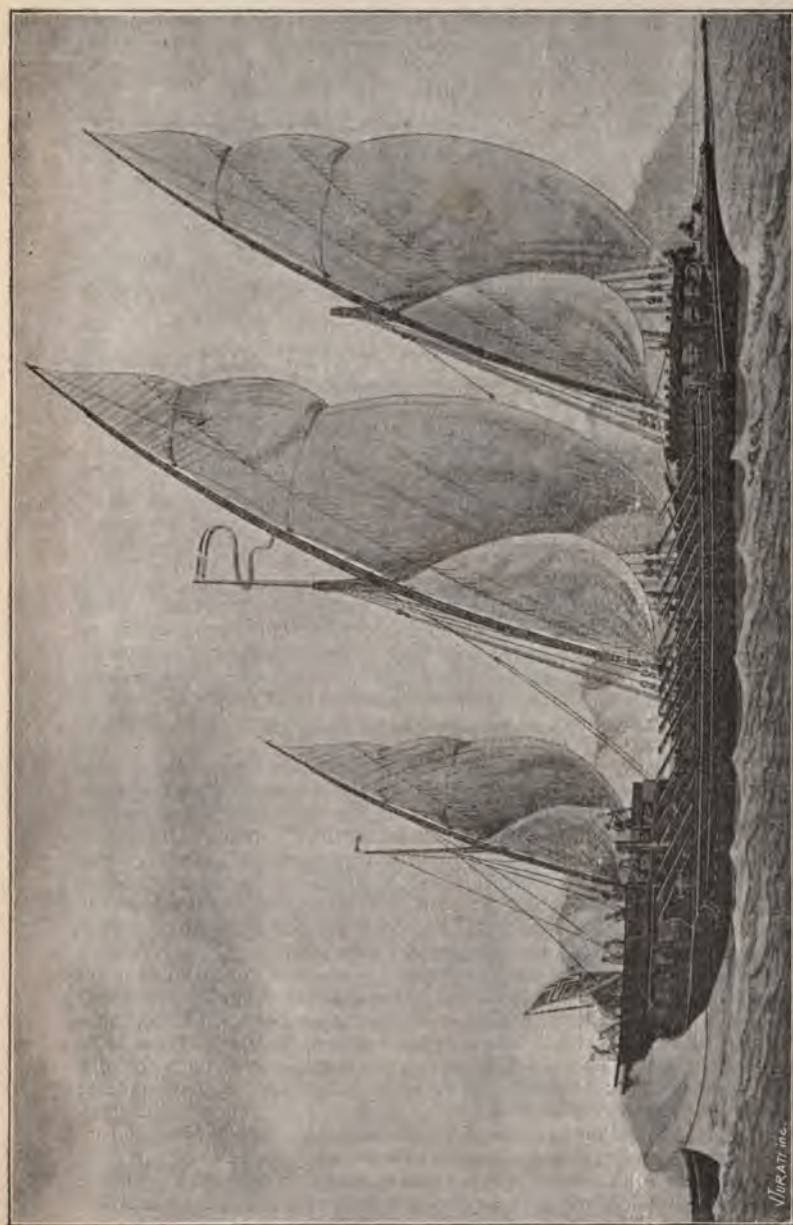
Quanto agli equipaggi nessuna marina del mondo poteva vantarsi di averli migliori. Le due riviere liguri fornivano i marinari; Maddalena e Villafranca i sott'ufficiali, gli uni e gli altri svelti, sobri, robusti, intelligenti, conoscitori espertissimi dell'arte loro.

Ciò riguardo al personale.

Riguardo al materiale il Des Geneys, cominciò col fare costrurre due nuove mezzegalere *La Liguria* e *La Beatrice* « sorta di navi anticate, dovunque uscite d'uso - scrive l'autore della *Storia delle marinerie militari italiane* - e dal Governo sardo prescielte per amore di tuttociò che sapesse di vieto. » Non ci assumeremo certamente noi di dimostrare che i ministri di Vittorio Emanuele e lo stesso ottimo Vittorio Ema-

---

eccellenti marinari. Le avventure della vita di lui si presterebbero a meraviglia per tesservi intorno uno di quei dilettevolissimi ed insieme tanto istruttivi libri di storia marinaresca di cui l'opera *Souvenirs d'un amiral* dell'ammiraglio Jurien de la Gravière è, e rimarrà probabilmente per molto tempo ancora, incomparabile modello.

Egli cominciò giovanissimo la sua carriera nella marina mercantile acquistandovi il grado di piloto d'altura e capitano di lungo corso: su navi di commercio genovesi, spagnuole, russe, inglesi percorse tutti i mari del mondo: negli intervalli fra i suoi viaggi ebbe talvolta a trovarsi in circostanze difficilissime che superò sempre con lo stesso sangue freddo e la stessa prontezza di spirito con le quali era uso superare le tempeste del mare. Abbiamo udito narrare che, capitato una volta tra le altre a Costantinopoli, e non presentandoglisi occasione di pronto imbarco, seppe trarsi benissimo d'impaccio, dando lezioni di musica! Nel 1801 entrò a servizio della Repubblica Ligure e fino al 1804 stette imbarcato a bordo dello sciabecco di quella repubblica *Nostra Signora del Belvedere*. Nel 1804 ebbe, come alfiere di vascello, il comando della feluca, egualmente ligure, *Numero Tre* e durante questo suo comando si fece molto onore assalendo un corsaro assai più forte di lui e togliendogli un bastimento genovese che esso avea predato. Avvenuta l'annessione di Genova alla Francia egli passò nella marina francese nella quale si acquistò pure bellissimo nome: il 17 aprile 1806, combattendo valorosamente in qualità di ufficiale del brigantino *La Ligurie,* contro la fregata inglese *Sea Horse*, nelle acque di Porto d'Anzio, riportò due gravissime ferite ed ebbe speciali encomi dall'ammiraglio Decrès ministro della marina. Caduto Napoleone, la Repubblica genovese gli riconobbe il grado di tenente di vascello: con questo grado, nel 1815, entrò nella Regia marina sarda dove la sua grande perizia marinaresca, la sua specchiata integrità e la energia del suo carattere lo portarono rapidamente ai gradi più elevati: come tenente di vascello comandò

Demie Galère de S. M. Le Roÿ de Sardaigne, La Liguria, *Commandée par Mr. Louis Serra, Lieut. de Vaisseau (1816).*

(Copia conforme di un quadro esistente in casa Serra a Bonassola).

nuele fossero animati da principî liberali, troppo discordanti invero con la loro educazione ed i loro precedenti: ma, checchè ne pensi il chiaro autore sopracitato, ci permetteremo di osservare che il tipo della mezzagalera, sebbene disusato altrove, conveniva ancora benissimo per la difesa costiera della Sardegna, dove - già lo dicemmo - esso aveva fatto fino allora eccellente prova, e dove dopo il trasporto della sede della marina da Maddalena a Genova, la presenza di qualche nuova nave di tale tipo era - come ogni giorno scriveva il vicerè Carlo Felice - indispensabile.

D'altronde il Des Geneys, nel mentre che faceva costrurre le due mezzegalere, faceva pure costrurre nel cantiere della Foce in Genova la corvetta *Tritone* da venti cannoni, il brigantino *Nereide* da quattordici cannoni, le fregate *Maria Teresa* da sessanta cannoni, *Maria Cristina* da quaranta-

---

la mezzagalera *Liguria* di cui diamo il disegno nel testo: come capitano di fregata comandò la fregata *Cristina* colla quale prese parte alla spedizione di Tripoli nel 1825: come capitano di vascello e contr'ammiraglio comandò più volte divisioni e squadre di navi sarde e finalmente, come contr'ammiraglio prima, e vice-ammiraglio poi, ebbe il comando generale della Regia marina occupando il posto già occupato dal Des Geneys. Nel 1833 il re Carlo Alberto gli conferì, in premio dei suoi buoni servigi, il titolo di conte. Morì nel 1849.

Già era stampato quanto precede allorchè venne a nostra cognizione un altro bello e caratteristico aneddoto della carriera marinaresca dell'ammiraglio Serra, che non sappiamo privarci di raccontare. Aveva egli avuto missione di trasportare dalla Sardegna in continente la salma di certo vescovo morto poco innanzi nell'isola: fino dal primo giorno successivo alla partenza dal porto gli elementi si erano mostrati ostilissimi al funebre convoglio e nel frattempo erano inoltre accadute a bordo parecchie disgrazie. Ciò era bastato per far nascere nell'animo dei superstiziosi marinari la persuazione che quel cadavere dovesse portare loro sfortuna. Giunta la nave nelle bocche di Bonifacio il tempo talmente si scatenò contro di essa da metterne in pericolo la salvezza; invano il comandante chiamava i marinari alla manovra: invasi da timor panico essi lo stavano a guardare come instupiditi aspettando colle braccia pendenti un disastro che, per cagione della fatale influenza del morto, ritenevano oramai inevitabile. Allora il Serra grida ai suoi ufficiali: *Messieurs les officiers suivez moi!* ed abbrancatosi alle sartie sale arriva con la sveltezza di un mozzo dirigendosi alla cima del pennone di gabbia per prendere l'ultimo terzarolo. Gli ufficiali si dispongono a seguirlo, ma l'equipaggio, scossa la sciocca paura che lo paralizzava, si precipita a sua volta per fare altrettanto: nasce una nobile lotta per avere il primo posto: in pochi minuti il terzarolo si trova preso come per incanto: tutti riacquistano il loro coraggio e la nave è salva.

quattro cannoni ed otteneva dai negozianti genovesi il danaro necessario per costruirne una terza che fu il *Commercio di Genova*. Comprava inoltre ed armava in guerra il brigantino mercantile *Zefiro* ed ordinava a Livorno la costruzione di due golette *Maria Luisa* e *Maria Teresa* e di quattro cannoniere *Veloce*, *Ardita*, *Intrepida* e *Forte*. Tuttociò nel tempo brevissimo di due anni, cioè dal 1815 al 1817.

Questo rapido sviluppo di forze incoraggiò notevolmente i negozianti genovesi nei loro traffici transmarini, ma non bastò ancora ad intimorire i pirati africani. Costoro, dopo avere, nell'estate del 1815, tentato di sorprendere Lungo Sardo con una squadra di navi veramente formidabile, tre fregate, tre sciabecchi, tre trasporti e molti legni minori, erano sbarcati nell'autunno dello stesso anno a Sant'Antioco e, malgrado la eroica difesa della piccola guarnigione locale e degli abitanti, vi avevano commesso ogni specie di ladrerie e di nefandezze, nè di ciò paghi, anzi da ciò maggiormente allettati, di continuo minacciavano rinnovare le loro belle gesta.

La necessità di por fine una volta per sempre a questo stato di cose, troppo ormai indecoroso per la Corona Sabauda, appariva così chiara ed urgente da non lasciar luogo ad esitazioni. Re Vittorio pensò di rivolgersi all'amica Inghilterra chiedendole che volesse con le proprie navi appoggiare l'azione delle navi sarde.

La squadra inglese del Mediterraneo era allora comandata da lord Exmouth. Questi preferì agire da solo e recatosi nella primavera del 1816 con imponenti forze sulle coste di Barberia, costrinse a colpi di cannone quelle Reggenze non solo a mettere in libertà tutti gli schiavi cristiani, ma a rinunciare per sempre all'esercizio della pirateria. Fu questo un immenso beneficio che l'Inghilterra rese alla civiltà del mondo e che l'umanità dovrà sempre ricordare con riconoscenza.

Toltasi questa grossa spina dagli occhi, il Governo sardo potè mettere la sua marina interamente al servizio del com-

mercio; onde non tardò a spedire parecchie delle sue navi in crociera nei mari di Levante dove i Liguri di preferenza spiegavano la loro tradizionale attività.

Salito nel 1821 al trono di Sardegna, per l'abdicazione di Vittorio Emanuele, il principe Carlo Felice, assai inclinato, come ci è noto, per le cose di mare, il Des Geneys ebbe mano ancor più libera per dare incremento alla flotta e presto se ne videro i salutari effetti. Non più solamente con navi isolate, ma con belle e bene ordinate squadre cominciò allora a mostrarsi sul mare la bandiera sarda, la quale, avendo dopo l'annessione di Genova, inquartato la croce rossa di S. Giorgio nella croce bianca di Savoia poteva ormai competere, anche sotto l'aspetto delle tradizioni e del prestigio marittimo, con qualsiasi altra più gloriosa.

Nel 1822 l'ammiraglio Des Geneys stesso comandò e condusse sulle coste del Marocco una squadra composta delle fregate *Maria Teresa*, *Commercio* e *Cristina*, del brigantino *Zefiro* e della goletta *Vigilante*.

Ma non era nelle lontane acque di quell'impero che la flotta del re di Sardegna doveva trovare la desiderata occasione di farsi conoscere anche alla prova dei fatti.

L'occasione gliela fornì il bey di Tripoli. Non poteva costui darsi pace delle condizioni impostegli dall'ammiraglio Exmouth e cercava rifarsene a danno degli Stati da lui creduti più deboli e perciò meno temibili. A tenore dei patti stabiliti nel 1816 per mediazione dell'inglese ammiraglio tra la Sardegna e quella Reggenza, la Sardegna si era obbligata a pagare al Bey un regalo di quattromila piastre ad ogni cambiamento di console. Essendosi nel corso dell'anno 1825 assentato temporaneamente da Tripoli il console sardo ed avendo egli affidato l'incarico di sostituirlo, durante la sua assenza, ad altra persona, il Bey avanzò pretesa di riscuotere il regalo come se fossevi stato effettivo cambiamento di titolare. L'ingiusta pretesa fu respinta: allora il temerario Bey bandì senz'altro la guerra alla Sardegna, ed armò contro di essa numerose navi da corsa.

Edotto di ciò Carlo Felice, con lodevole atto di energia fece tosto partire alla volta di Tripoli una squadra composta delle fregate *Commercio* comandante Francesco Sivori, e *Cristina* comandante Luigi Serra, corvetta *Tritone* comandante Giuseppe Zicavo, brigantino *Nereide* comandante Di Villarey. Il capitano di vascello Sivori ebbe il comando superiore di queste navi con ordine di ridurre a qualunque costo il Bey alla ragione.

La squadra giunse davanti a Tripoli il 25 settembre.

Il Sivori, dopo di avere, ma inutilmente, tentato, per mezzo del console inglese, di accordarsi col prepotente tirannello, passò tosto dalle minaccie all'azione. Non potendo bombardare la città a causa delle condizioni del tempo che non permettevano alle navi di avvicinarsi sufficientemente alla costa, egli audacemente risolse di aprire le ostilità operando colle proprie imbarcazioni un attacco di sorpresa contro la flotta beilicale che trovavasi ancorata nel porto e componevasi di un brigantino da dodici cannoni, due golette e parecchi legni minori.

La notte dal 26 al 27 tre squadriglie di lancie sarde armate in guerra e comandate rispettivamente dal tenente di vascello Giorgio Mameli, secondo del *Commercio,* dal sottotenente di vascello Emilio Pelletta della *Cristina* e dal sottotenente di vascello Carlo Corradino Chigi [1] del *Tritone,* profittando dell'oscurità, penetrarono infatti nel porto nemico, nè i tripolini le scopersero se non quando esse già stavano così

---

[1] Questo Carlo Corradino Chigi, senese di nascita, è quello stesso che nel 1848 fu commissario del Governo toscano al campo di Carlo Alberto e capo di stato maggiore del generale Laugier nel combattimento di Curtatone dove si coprì di gloria e fu gravemente ferito. Tornato poi in patria a vita privata, ebbe nel 1860 il grado di contr'ammiraglio nella regia marina italiana.

Nella riuscita dell'attacco notturno di Tripoli egli ebbe parte principale perchè essendo stato incaricato di impedire con la sua squadriglia alle truppe di terra del Bey, che stavano radunate presso la dogana del porto, di accorrere in aiuto degli equipaggi delle navi assalite dalle altre due squadriglie, non solo eseguì brillantemente - e con la sola sua imbarcazione, chè le altre si erano per via da lui separate - la sua missione, ma a sua volta bravamente assalì il posto occupato da quei soldati, in numero di oltre quattrocento, affrontandone il fuoco micidiale e respingendoli dentro le mura della città.

dentro che il fuoco delle numerose batterie di terra più non poteva recare gran danno ai marinari sardi, i quali, giunti presso le navi, arditamente le abbordarono e se ne resero padroni, malgrado la viva resistenza dei loro equipaggi: non potendo però rimorchiarle fuori del porto per motivo del forte vento e del mare troppo agitato appiccarono loro il fuoco.

Ciò fatto il Mameli diè il segnale della ritirata la quale avvenne in così perfetto buon ordine come l'assalto. All'alba tutte le imbarcazioni erano di ritorno alle rispettive navi con perdita di soli due uomini e cinque feriti.

Il Sivori salpò allora l'àncora e mise alla vela con tutta la squadra deciso a compir l'opera tanto bene incominciata, bombardando la parte esterna della città. Ma nel mentre che egli stava lottando col mare e col vento per prendere conveniente posizione, ecco giungergli un messaggero del Bey, il quale divenuto ad un tratto pieghevolissimo, chiedeva pace ed amicizia.

Si ripresero allora le trattative ed il comandante sardo ebbe tutte le soddisfazioni che volle.

Nè fu sola la Sardegna a giovarsi della salutare lezione inflitta a quel barbaro sovrano, chè anche il Governo olandese ed il napolitano, i quali alla loro volta stavano in quei giorni trattando con Tripoli per certe loro vertenze, ottennero, profittando di quel momento di panico, concessioni insperatamente vantaggiose.

Grande giubilo cagionò questa vittoria a tutti i sudditi sardi ma specialmente a re Carlo Felice, cui parve di avere con essa illustrato il suo pacifico regno. I reduci della fortunata spedizione furono accolti al loro ritorno in Genova con grandissime feste ed ebbero dalla munificenza sovrana promozioni e decorazioni in gran copia. Il bravo Sivori oltre la commenda dell'Ordine di Savoia ed il grado di contr'ammiraglio, ebbe anche il titolo gentilizio di barone. [1]

---

[1] Chi desiderasse più ampie e precise notizie intorno a questa spedizione potrebbe trovarle nel libro *Tripoli e Genova:* memorie storiche di MICHELE G. CANALE, Genova, 1886. Questo libro si compone di due parti:

L'ammiraglio Des Geneys al quale, sebbene non si fosse mosso da Genova, spettava senza dubbio buona parte di merito nelle belle gesta della marina da lui creata e ordinata, profittò abilmente della circostanza per ottenere dal sovrano la facoltà di porre in cantiere parecchie nuove navi, tanto più necessarie inquantochè le prime costrutte, per la cattiva qualità del legname adoperato nella loro costruzione, andavano rapidamente deperendo. Così in meno di quattr'anni scesero successivamente in mare dagli scali della Foce in Genova la corvetta *Aurora* da venti cannoni, le quattro fregate *Beroldo* e *Haute Combe* da cinquanta cannoni, *Regina* e *Carlo Felice* da sessanta cannoni.

Frattanto il Re, a dimostrare la propria benevolenza per la marina, collocava nella regia scuola di Genova un giovane suo cugino, il principe Eugenio di Savoia-Carignano, destinato a diventare ammiraglio della marina sarda e più tardi anche dell'italiana. Dal tempo del grand'ammiraglio di Spagna Emanuele Filiberto figlio di Carlo Emanuele I in poi, fu questi il primo principe sabaudo che abbracciasse la carriera marittima.

Dolcissime soddisfazioni erano queste per l'ammiraglio Des Geneys, il quale vedeva finalmente coronati da pieno buon esito i suoi lunghi e perseveranti sforzi per fare della marina sarda una marina davvero corrispondente alle nuove condizioni della monarchia di Savoia.

---

la prima contiene un discorso preliminare dell'autore gonfio di rettorica e zeppo di inesattezze e perciò da saltarsi a piè pari; la seconda contiene una preziosa raccolta di documenti ufficiali riguardanti la spedizione sarda a Tripoli, documenti venuti in mano all'A. per cortese concessione dell'ultima superstite della famiglia Sivori, la nobildonna Elvira Ardoino: l'A. non vi ha messo di suo che un'unica breve nota due volte ripetuta, e questa contiene un grosso sproposito: asserisce egli con la massima franchezza che certo timoniere Garibaldi della corvetta *Tritone* encomiato dai superiori per il coraggio da lui dimostrato nell'attacco di una delle golette tripoline era nient'altri che « l'illustre ed eroico generale Garibaldi » mentre questi nato, come ognun sa, nel 1807, solo nel 1833, cioè ott'anni dopo la spedizione di Tripoli, si arrolò volontario nella regia marina sarda per disertarne pochi mesi dopo. La luminosa figura dell'eroe dei due mondi non ha certo bisogno che si falsifichi la storia per accrescerle lustro!

Continuando con immenso amore l'opera sua, egli non cessava di introdurre miglioramenti in tutti i servizi, completando i regolamenti e le leggi già esistenti e compilandone dei nuovi a misura del bisogno. Strano contrasto! Vuole la tradizione che egli solesse dire le leggi essere fatte per i minchioni, nè è punto improbabile che il suo temperamento - per vero tutt'altro che pieghevole e mansueto - lo portasse più di una volta, e specialmente quando i suoi progetti venivano contrariati dai burocratici parrucconi di Torino, a pronunciare simili frasi, ma le opere sue luminosamente dimostrano come nessuno più di lui fosse convinto della necessità di buone leggi e di buoni regolamenti e della stretta osservanza dei medesimi in un corpo militare.

Dall'anno della spedizione di Tripoli in poi la marina sarda mantenne costantemente una divisione di navi nei mari di Levante a tutela dei consoli e naviganti nazionali. Questo provvedimento riuscì particolarmente utile durante la guerra fra Turchi e Greci della quale facevano lor prò i pirati dell'Arcipelago assalendo e depredando le navi di commercio senza distinzione di bandiera. Severi castighi inflisse a costoro nel 1826 il capitano di vascello Luigi Serra comandante la divisione sarda composta della fregata *Cristina*, della corvetta *Tritone* e del brigantino *Nereide*.

Negli anni successivi la regia squadra del Levante fu ripetutamente comandata dal contr'ammiraglio cavaliere di Castelvecchio, quello stesso prode ufficiale di cui abbiamo più volte avuto occasione di parlare narrando gli ultimi avvenimenti del regno di Vittorio Amedeo III: prima di comandare la squadra egli aveva comandato la regia scuola di marina: finì la sua carriera come vice-ammiraglio.

Nel 1833 comandante della squadra fu nominato il contr'ammiraglio Giorgio De Viry, ufficiale savoiardo di nascita, che aveva in gioventù servito nella marina inglese. A lui toccò l'onorevole incarico di condurre una seconda volta le navi sarde in pieno assetto di guerra sulle coste di Barberia per ottenere risarcimento di alcune prepotenze ivi sofferte

da sudditi sardi. Non più il bey di Tripoli, ma quello di Tunisi era questa volta il provocatore: siccome però la memoria della lezione ricevuta nel 1825 dal primo durava tuttavia molto fresca anche in corte del secondo, bastò che il De Viry si mostrasse risoluto a ripetere, all'occorrenza, quella lezione, perchè gli venisse senz'altro accordata pienissima soddisfazione. [1]

Nell'aprile 1831 morì il re Carlo Felice. Poco lo rimpiansero i sudditi da lui governati con metodi troppo discordanti con le loro aspirazioni, ma la sua morte fu indubbiamente grave perdita per la regia marina.

Carlo Alberto di Savoia-Carignano suo successore, insofferente della tutela austriaca, rivolse di preferenza le sue cure agli armamenti terrestri, secondato in ciò, più che di gran cuore, dai suoi ministri, contro il malvolere dei quali l'ammiraglio Des Geneys dovette ricominciare a quotidianamente combattere, come già ai tempi di Vittorio Emanuele I.

Grazie, comunque, all'autorità e all'energia di lui le cose della marina seguitarono a procedere per allora abbastanza bene.

Dal 1830 al 1832 si costrussero nel cantiere della Foce la *Staffetta*, goletta da dodici cannoni e dodici barche cannoniere; e poco dopo si comprò in Inghilterra un piroscafo a ruote della forza di cento cavalli, che fu il primo bastimento a vapore posseduto dalla marina sarda ed ebbe il nome di *Guluara*. Sul modello di questo un altro se ne costrusse alla Foce di 120 cavalli di forza e gli fu imposto il nome di *Icnusa*. Entrambi vennero destinati al servizio delle comunicazioni tra Genova e l' isola di Sardegna, servizio che era stato fino allora, e continuò ad essere ancora per parecchi anni, disimpegnato dalle navi della marina militare finchè non

---

[1] Il De Viry agì in questa occasione di concerto con l'ammiraglio napoletano Caracciolo, che il re delle Due Sicilie aveva a sua volta mandato in quei giorni alla Goletta con una divisione di navi e per ragioni analoghe a quelle per cui vi erano state mandate le navi sarde.

sorse in Genova una Società di navigazione a vapore la quale ne ebbe dal Governo la concessione.

Quanto alle navi a vela un nuovo e vasto campo di attività venne loro aperto nel 1833, perchè da quell'anno in poi il Governo sardo cominciò a mantenerne sempre qualcuna nelle acque dell'America meridionale a scopo di proteggervi le fiorenti colonie commerciali ivi impiantate dai Liguri.

Prima ad esservi mandata fu la fregata *Des Geneys*, l'antica *Haute Combe* - cui appunto nel corso del 1833 [1] era stato imposto questo nuovo nome - al comando del capitano di vascello cavaliere Olzati: dopo vi andarono l'*Euridice* (1836-1837-38) al comando del capitano di vascello cavaliere Francesco Serra, il quale risalì con la sua nave anche il Rio delle Amazzoni, e la *Regina* (1838) al comando del capitano di vascello Giuseppe Albini; quest'ultima nave, che aveva a bordo in qualità di ufficiale il principe Eugenio di Carignano, doveva compiere un intero giro intorno al globo, ma, per avarie sofferte, non potè compierne che la metà.

Tornata la *Regina*, venne spedita in quelle lontane regioni l'*Aquila*, nuova corvetta da 24 cannoni varata alla Foce nel 1838: la comandò il capitano di fregata Augusto Corporandi d'Auvare. Nel 1842 andò nuovamente l' *Euridice* al comando del capitano di fregata Maurizio di Villarey, ed all'incirca nello stesso tempo (1842-45) l'*Eridano*, brigantino da 16 cannoni comandato dal conte di Persano che visitò pure molti porti del Pacifico, poi (1844-48) il *Colombo*, altro brigantino della stessa classe comandato dal capitano di fregata Tholosano di Valgrisanche, ecc.

Nel gennaio 1839 aveva frattanto cessato di vivere il barone Des Geneys. Anche i suoi più acerbi avversari si affrettarono allora, come suole sempre accadere, a riconoscerne i grandissimi meriti ed a cantarne le lodi. Gli furono fatte solennissime esequie. Particolare omaggio resero alla sua memoria i cittadini genovesi non immemori della bella condotta

---

[1] E non dopo la morte del Geneys, come generalmente si racconta.

da lui tenuta nella loro città al tempo dei moti del 1821. Reggeva egli in quel tempo, oltre il comando della Regia marina, anche il governo di Genova: contro di lui si erano perciò rivolte le prime ire dei sollevati: invano aveva egli tentato, scendendo solo e senz'armi in mezzo alla plebaglia e paternamente ammonendola, di ridurla alla ragione: fu preso e così barbaramente malmenato che a stento riuscì a salvare la vita. Tutto ciò egli pose generosamente in oblìo allorchè le truppe regie ebbero ristabilito l'ordine, e adoperò inoltre la sua grande influenza per sottrarre parecchi fra i più compromessi piazzaiuoli alla inesorabile severità di re Carlo Felice.

Mancato il Des Geneys la carica di comandante generale della Regia marina restò per qualche mese affidata interinalmente al contr' ammiraglio cavaliere Luigi Serra, poi ne divenne effettivo titolare il vice-ammiraglio conte Alberti di Villanova, antico ufficiale della marina Sarda, del quale i nostri lettori già conoscono lo splendido stato di servizio. Egli governò la marina dal 18 giugno 1839 al 15 maggio 1841. Suoi successori furono: dal 15 maggio 1841 al 15 giugno 1841 il contr'ammiraglio Giuseppe Albini, dal 15 giugno 1841 al 14 settembre il contr'ammiraglio De Viry, dal 14 settembre 1844 al 14 gennaio 1851 il principe Eugenio con interinato del vice-ammiraglio Serra dal 31 marzo 1848 al 1° giugno 1849.

Tutt'altro che facile fu il compito di costoro, non sempre ascoltati e spesso avversati dal Ministero della guerra sotto la dipendenza del quale la marina continuò a rimanere, finchè nell'ottobre 1850 venne finalmente creato per essa un dicastero speciale che ebbe per primo titolare il conte di Cavour. Per fortuna il molto e meritato credito di cui godeva in Corte il principe Eugenio valse nel frattempo a rimovere molti ostacoli, nè è giusto dire, come fu detto da alcuni scrittori, che, regnante Carlo Alberto la Regia marina Sarda precipitasse a decadenza.

Abbiamo già accennato a parecchie nuove costruzioni eseguite dal 1831 al 1837. Dopo di allora furono ancora co-

strutte le seguenti navi: nel 1838 la corvetta *Aquila,* nel 1840 la pirocorvetta *Tripoli,* nel 1841 il brigantino *Eridano* e la fregata *San Michele,* nel 1843 il brigantino *Colombo,* nel 1844 la pirocorvetta *Malfatano* ed il brigantino *Daino:* si fecero poi diversi acquisti all'estero, fra cui l'avviso a ruote *Authion.*

Ecco quali erano nel 1846 le forze di mare del Regno di Sardegna:

STATO DELLE FORZE DI MARE DI S. M. IL RE DI SARDEGNA NELL'ANNO 1846.[1]

Personale.

Corpi attivi	Piede di pace	Piede di guerra
Stato maggiore generale	52	59
Corpo reale equipaggi	1 586	4 357
Genio marittimo	8	8
Battaglione real navi	958	958
Totale	2 604	5 382
Corpi sedentari		
Corpo reale dell'artiglieria di costa	205	205
Stato maggiore dei porti e spiagge	52	52
Totale	257	257

Materiale.

1 fregata di 1ª classe da 60 cannoni
2 id. di 2ª id. 52 id.
1 id. di 3ª id. 44 id.
1 corvetta di 1ª classe da 20 cannoni
1 id. da 8 cannoni (trasporto)
1 id. con batteria coperta (in cantiere)
2 brigantini da 18 cannoni
2 brigantini-golette da 12 a 14 pezzi
1 id. (trasporto)
10 barche cannoniere
1 goletta
2 avvisi

[1] V. *Storia militare del Piemonte* del PINELLI, vol. III.

Materiale.

1	piroscafo	della forza	di 180	cavalli	
1	id.	id.	di 160	id.	
2	id	id.	di 100	id.	
1	id.	id.	di 130	id.	(in costruzione).

Affrettando tanto più il passo quanto più andavamo avvicinandoci a tempi moderni e perciò estranei all' indole del nostro studio, siamo giunti alla vigilia del giorno memorando in cui re Carlo Alberto, dopo avere concesso ai suoi popoli lo Statuto, si dichiarò aperto campione dell'indipendenza italiana e mosse guerra all'Austria.

Da quel giorno comincia la storia del nostro risorgimento nazionale ed in essa trovano il loro posto naturale le ulteriori vicende della Regia marina.

RIVISTA MARITTIMA

PERIODICO MENSUALE

NAVIGAZIONE — ARTIGLIERIA — COSTRUZIONE NAVALE
MACCHINE — VIAGGI MARITTIMI — COLONIE — CRONACA NAVALE
RIVISTA DELLE MARINE STRANIERE — RIVISTA BIBLIOGRAFICA
MOVIMENTO DEL PERSONALE DELLA R. MARINA
NOTIZIE DELLE NAVI ARMATE

CONDIZIONI D'ASSOCIAZIONE

La Rivista Marittima si pubblica una volta al mese, in fascicoli in-8° con litografie, cromolitografie, eliotipie, incisioni, ecc.
Tre fascicoli formano un volume. — Le associazioni cominciano sempre il 1° Gennaio — Il prezzo d'associazione annuo è il seguente:

Regno d'Italia, Alessandria d'Egitto e Tunisi . . . . L. 18
Paesi facenti parte dell'Unione postale . . . . „ 25
Paesi non facenti parte dell'Unione postale le spese di posta in più.

Per associarsi e per quanto riguarda l'Amministrazione e la spedizione dei fascicoli rivolgersi all'Economo del Ministero della Marina — Roma.
I manoscritti non si restituiscono. Lettere e plichi al seguente indirizzo:

Direzione della RIVISTA MARITTIMA - Roma.

Nel caso di cambiamento di dimora gli associati sono pregati di darne avviso all'Amministrazione della *Rivista Marittima* prima del 10 di ogni mese, poichè da ciò dipende principalmente il pronto e sicuro recapito dei fascicoli.

Sarebbe, per maggior sicurezza, desiderabile che gli associati, soggetti a mutare frequentemente e improvvisamente dimora durante l'anno, assegnassero un recapito stabile.

Prezzo del fascicolo separato L. 3.